

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma / Venäjän-Kauppa

Jarkko Valtanen

Venäläiset logistiikka-alan toimijat Kaakkois-Suomessa

Opinnäytetyö 2013

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma

VALTANEN, JARKKO	Venäläiset Logistiikka-alan toimijat Kaakkois-Suomessa
Opinnäytetyö	56 sivua + 4 liitesivua
Työn ohjaaja	Soili Lehto-Kylmänen, lehtori
Toimeksiantaja	DB Schenker Oy
Maaliskuu 2013	
Avainsanat	Venäjä, logistiikka, kyselytutkimus, kehittämisprojektit

Tämän opinnäytetyön toimeksiantajana toimii yksi suurimmista ja kansainvälisesti tunnetuimmista kuljetus- ja logistiikka-alan toimijoista, Schenker Oy. Tutkimus on osa Venäjän vienti-osaston kehitysprojektia. Myös alueelliset kehittämissyhtiöt ja kauppakamarit ottivat osaa opinnäytetyöhön, jolloin tutkimuksesta saatu tieto hyödyttää mahdollisesti myös heidän toimintaansa tulevaisuudessa.

Tämän tutkimuksen tavoitteena on kehittää nykyisiä Kaakkois-Suomen ja Venäjän välisiä logistiikkaan liittyviä toimintatapoja. Tutkimuksessa kerätään ja tuotetaan uutta tietoa Kaakkois-Suomessa toimivien venäläisten logistiikka-alan toimijoiden perustamiskokemuksista ja liiketoiminnasta verkkokyselyn avulla.

Tämä tutkimus on kvalitatiivinen eli laadullinen perustutkimus. Tutkimuksella ei pyritä ensisijaisesti käytännöllisiin tavoitteisiin, vaan se johtaa tarvittaessa käytäntöjen muuttamiseen. Tutkimus koostuu teoreettisesta viitekehyksestä ja käytäntöön perustuvasta tutkimusosasta. Tutkimuksella pyritään ymmärtämään sekä kuvailemaan tuloksia yksittäisen yksilön näkökulmasta. Tutkimuksen aloittamiseen haetaan tukea kirjoituspöytätyötyökaluilla.

Tutkimuksen avulla saatiin tuotettua uutta tietoa Kaakkois-Suomen alueen venäläistaustaisten logistiikka-alan toimijoiden perustamiskokemuksista ja yritystoiminnasta. Kehittämiskohteita löytyi sekä venäläisten yrittäjien että suomalaisten organisaatioiden osalta. Tutkimuksen avulla kerättyä tietoa voidaan tarvittaessa hyödyntää kaikissa niissä organisaatioissa, jotka toimivat yhteistyössä kansainvälisessä kaupassa Kaakkois-Suomen alueella.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Business Management

VALTANEN, JARKKO

Bachelor's Thesis

Supervisor

Commissioned by

March 2013

Keywords

Russia-Based Logistic Operators in South-East Finland.

56 pages + 4 pages of appendices

Soili Lehto-Kylmänen, Senior Lecturer

DB Schenker Oy

Russia, logistics, survey, development, project

This project was commissioned by one of the largest international transportation and logistics operators, Schenker Oy. This thesis is part of a development project for their Russian exports- department. Moreover, the regional development companies and the chamber of commerce participated actively in it.

The aim of this thesis was to develop the current logistics-related procedures between South-East Finland and Russia. In this thesis researcher collected and produced new data about the Russia-based operators in the field of logistics in South-East Finland, including their experience on their business establishment and business in general by placing a survey.

The results of this thesis are based on a qualitative case study. This thesis does not seek for any primary practical aspirations. Instead, it provides background for changing common practices. The thesis consists of the theoretical framework of reference and the survey-based practical part. This thesis aims mainly to interpret and describe the results from an individual point of view. A desk study was implemented to support the empirical study.

New information about Russia based logistics operators in South-East Finland was produced. Targets for development were found in both Russian companies and on the Finnish official's side. Information collected with this research can be exploited in all organizations which cooperate in the field of international business in South-East Finland.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	6
1.1	Tutkimuksen tausta	7
1.2	Tutkimuksen tavoitteet, tutkimuskysymykset ja rajaukset	7
1.3	Tutkimuksen tietoperusta	8
1.4	Tutkimusstrategia ja tutkimusmenetelmät	9
1.5	Tutkimuksen rakenne	10
2	EU:N JA VENÄJÄN VÄLISET LIIKENNEYHTEYDET	14
2.1	Suomen ja Venäjän terminaalien toimintamallit	15
2.2	Logistiikka & ICT Suomessa ja Venäjällä	19
2.3	Schenker & Nurminen logistics	21
3	ULKOMAISEN YRITYKSEN PERUSTAMISPROSESSI SUOMEEN	23
4	SEUDULLISEN KEHITTÄMISYHTIÖN TOIMINTAKONSEPTI	24
5	TULLIN MENETTELYT JA TULLAUSRISKIT	26
6	TUTKIMUSKONTEKSTI JA TUTKIMUSMENETELMÄT	28
6.1	Kohdeorganisaation tarkempi kuvaus; DB Schenker	30
6.2	Tutkimusaineiston hankinnan kuvaus	31
6.3	Aineiston käsittelyn ja analysoinnin kuvaus	32
7	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS JA TULOKSET	33
7.1	Tutkimusmenetelmien käyttö	33
7.2	Tutkimuksen kysymysten laadinta	34
7.3	Tutkimuksen toteutus verkkokyselynä	34
7.4	Tulokset ja niiden analysointi	35
7.5	Tutkimusasetelman ja toteutuksen arviointi	44
7.6	Tulosten luotettavuuden arviointi	45
8	POHDINTA JA JATKOEHDOTUKSET	46
9	YHTEENVETO	50
	LÄHTEET	54

KUVA-LUETTELO

LIITTEET

Liite 1. Saatekirjelmä (venäjäksi & suomeksi)

Liite 2. Verkkokyselylomake (venäjäksi & suomeksi)

1 JOHDANTO

”Suomen ja Venäjän yhteiselo samassa imperiumissa katsotaan nykyään pääosin myönteiseksi maamme kannalta. Saihan Suomi erikoisaseman, jonka turvin maan talous ja suomenkielinen kulttuuri kokivat ennennäkemättömän nousun. Venäjän laajat ja yleensä kasvavat markkinat olivat maallemme elintärkeitä, vaikkakin Suomen riippuvuus niistä väheni noin kolmasosaan viennistämme maailmansotaan mennessä. Tässä on tärkeää muistaa myös viennin rakenne. Kun toimitukset länteen koostuivat pääosin voista ja metsäteollisuudesta, oli vientimme Venäjälle paljon monipuolisempaa käsittäen paperin lisäksi myös mm. tekstiili-, keraamisen, lasi-, metalli- ja nahka-teollisuuden tuotteita, mikä antoi välttämättömän kasvuimpulssin näille teollisuudenaloille Suomessa. Pietarin kysynnällä oli tärkeä merkitys etenkin Itä-Suomen maalaisväestölle.”

Jarmo Eronen

(Kuhlberg. 2002, 20.)

Liike-elämä ei pyöri ilman logistiikkaa. Väite on kova, mutta sille on perusteensa. Tehokas ja toimiva logistiikka on organisaatioiden toiminnan elinehto. Logistiikka on EU-tasollakin kirjattu yhdeksi keskeiseksi toimialaksi, jonka avulla jäsenmaiden kilpailukykyä pyritään parantamaan. Logistisista ongelmista voi toisaalta aiheutua mittavat vahingot maailmantaloudelle. Se huomattiin esimerkiksi keväällä 2010, kun Islannin tulivuorenpurkauksesta johtuva tuhkapilvi lamaannutti Euroopan lentoliikenteen.

Logistiikan tavoitteena on toimittaa raaka-aineet, puolivalmisteet ja valmiit tuotteet siihen paikkaan, aikaan, laadullisesti ja määrällisesti niin kuin on sovittu. Toimitus on hoidettava kunkin yrityksen valitseman palvelutason mukaisesti siten, että yrityksen taloudellinen tulos on mahdollisimman hyvä. Samalla on pyrittävä kuormittamaan ympäristöä mahdollisimman vähän. (Logistiikan käsitteet ja termit.)

1.1 Tutkimuksen tausta

Tämän opinnäytetyön toimeksiantajana toimii yksi suurimmista ja kansainvälisesti tunnetuimmista kuljetus- ja logistiikka-alan toimijoista, Schenker Oy. Schenker on osa Deutsche Bahn -organisaatiota, joka on Saksan valtion rautatieyhtiö. Se on maailman johtavia matkustaja- ja tavaraliikenteen yhtiöitä, joka työllisti vuonna 2011 n. 295 000 työntekijää 130 maassa. Deutsche Bahn käsittää kolme eri toimialaa: matkustajaliikenteen, jota hoitaa DB – Deutsche Bahn, raideliikenteen infrastruktuuri DB Netze ja kuljetus- ja logistiikkatoiminnot DB Schenker. (Schenkerin yritysesittely 2012) Tästä aiheesta on lisää tietoa kolmannessa luvussa, osiossa kohdeorganisaation tarkempi kuvaus, sivulla 30.

Tämä opinnäytetyö on Suomen Schenker Oy:n Venäjän vienti-osaston teettämä tutkimus, joka on osa heidän kehitysohjelmiaan ja jonka tarkoituksena on kerätä hyödyllistä tietoa venäläisten yritysten toiminnasta. Myös alueelliset kehittämiskeskukset ja kauppakamarit ovat ottaneet osaa opinnäytetöihin, jolloin tutkimuksesta saatu tieto hyödyttää mahdollisesti myös heidän toimintaansa tulevaisuudessa.

1.2 Tutkimuksen tavoitteet, tutkimuskysymykset ja rajaukset

Schenker Oy:ltä saatujen tietolähteiden mukaan pelkästään Kaakkois-Suomessa on muutaman kuluneen vuoden aikana syntynyt yli 100 erilaista, useimmiten venäläistaustaista huolintayritystä, joiden toimialat ovat usein aika laajat. Yleisen käsityksen mukaan firmoja myös häviää ja uusia syntyy (vaihtaa nimeä ja ehkä myös omistajaa) suhteellisen nopeassa tahdissa.

Tutkimuksen tavoitteena on kehittää nykyisiä Kaakkois-Suomen ja Venäjän välisiä logistiikkaan liittyviä toimintatapoja sekä venäläistaustaisten yritysten etabloitumista Suomen markkinoille. Ensin kartoitetaan venäläiset logistiikka-, kuljetus- ja huolintalan yritykset Kaakkois-Suomessa ja sen jälkeen otetaan alan perustoiminnot ja päivän toimintatilanne pohjaksi ja haastatellaan muutama/riittävä määrä venäläisiä yrittäjiä heidän näkemyksistään toimintaympäristöstä Suomessa ja Venäjällä, miksi ovat tulleet Suomeen, pyytää heitä kommentoimaan toiminnan aloittamisen vaikeuksista ja helpouksista, mitä he toivoisivat sidosryhmiltä tai valtiolta tai mitä asioita ja/tai olosuhteita heidän mukaansa tulisi muuttaa tulevaisuudessa toiminnan aloittamisen ja jatkamisen helpottamiseksi. Tutkimuksen avulla saadaan tuotettua uutta tietoa Kaakkois-

Suomen alueen venäläistaustaisten logistiikka-alan toimijoiden perustamiskokemuksista ja yritystoiminnasta Suomessa. Jos ilmenee suuria epäkohtia, pyydetään niihin vastuullisen viranomaisen ja/tai osapuolen kommenttia ja esitellään parannusehdotuksia. Tutkimusongelma näyttäytyy käytännössä seuraavina kysymyksinä:

- Montako venäläistä logistiikka-alan toimijaa Suomessa on?
- Mitä palveluita he tarjoavat?
- Millaisia kokemuksia heillä on yrityksen perustamisesta Suomessa?
- Miten venäläisten yritysten etabloitumista Suomeen voitaisiin kehittää?
- Mitä alueellisia palveluita venäläiset yritykset käyttävät edesauttaakseen etabloitumista Suomeen, jos mitään?

Tutkimuksen empiirisessä osassa kartoitetaan ensin Suomessa toimivat venäläiset logistiikka- ja kuljetusalan toimijat. Koska kyseisiä toimijoita on ympäri Suomea, on tutkimuksen sektori rajattava tietylle maakunta-alueelle. Tutkija opiskelee itse Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa, joten tuntui luonnolliselta rajata tutkimus Kaakkois-Suomen alueelle. Kyseiset yritykset ovat mm. tullin rekisterin, Suomalais-Venäläisen Kauppakamarin ja Kotkan-Haminan seudun kehittämissyhtiön, Cursor Oy:n mukaan pääasiassa sijoittaneet toimintansa Luoteis-Venäjän ja Kaakkois-Suomen rajan välittömään läheisyyteen. Kartoituksen tuloksena syntyy luettelo yrityksistä, joista rajataan ne yritykset, joiden yhteystiedot ovat saatavilla, minkä jälkeen heille toimitetaan sähköisessä muodossa tehty verkkokysely, jossa heiltä tiedustellaan tutkittavista aiheista.

1.3 Tutkimuksen tietoperusta

Logistiikka-alan toimijoita on tutkittu ja haastateltu Suomessa ennenkin, mutta suurimmaksi osaksi tutkittavat yritykset ovat olleet pääasiassa suomalaistaustaisia logistiikka-alan toimijoita, jotka harjoittavat tuontia Venäjältä ja vientiä Venäjälle. Theseus-tietokannasta löytyy runsaastikin logistiikka-alan materiaalia avainsanalla logistiikka. Tutkimusmateriaalia venäläisten logistiikka-alan toimijoiden omasta henkilökohtaisesta näkökulmasta, miksi ovat valinneet yrityksensä tai tytäryhtiönsä etabloitumiskohteeksi juuri Suomen ja millaisia kokemuksia heillä on yrityksensä perustamisesta ja Suomen lainsäädännöstä. Tullimenettelyt ovat myös merkittävä osa yrityksien

arkipäivää kansainvälisessä kaupassa. Niihin perehdytään tutkimuksen teoriaosassa. Ennen sitä luodaan katsaus tutkimukseen, joka käsittelee EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytilaa ja kehitysnäkymiä.

Eri sidosryhmillä tarkoitetaan tässä tutkimuksessa eri yrityksiä, järjestöjä, kauppamareita ja valtion virastoja. Pääosa on Schenkerillä, josta kaikki sai alkunsa ja jolta alun perin ryhdytään tiedustelemaan jo olemassa olevista venäläistaustaisista yrityksistä. Schenkeriltä tiedustellaan myös muista sidosryhmistä, joilta voi tiedustella kyseisistä venäläistaustaisista yrityksistä. Kyseiset sidosryhmät esitellään tutkimuksen kolmannessa luvussa, osiossa tutkimusaineiston hankinnan kuvaus, sivulla 31.

Kaakkois-Suomessa sijaitsee paljon venäläisten omistamia logistiikka-alan yrityksiä ja terminaaliyrityksiä on luultavasti vielä enemmän kuin puhtaasti kuljetusyrityksiä. Noiden terminaaliyritysten kanssa ainakaan Schenker ei ole kovin paljon tekemisissä, vaikka tuontiliikenteessä niille menee yleisen tiedon mukaan melko paljon lähetyksiä. Kuljetusliikkeitä on kahdenlaisia, eli venäläisten firmojen tänne perustamia tytäryhtiöitä ja sitten maahan muuttaneiden venäläisten tänne perustamia kuljetus- tai kuljetusvälitysliikkeitä. Nämä tietenkin teknisesti ottaen ovat suomalaisia firmoja, vaikka koko henkilökunta olisi venäjänkielisiä maahanmuuttajia. Lisäksi teoriaosassa luodaan katsaus seudullisen elinkeinoyhtiön rooliin Venäläisen yrityksen etabloitumisprosessissa Suomeen.

1.4 Tutkimusstrategia ja tutkimusmenetelmät

Tutkimusstrategian valintaan vaikuttivat tutkimuskysymyksien erilainen muotoilu ja itse tutkittava ongelma, joka tässä tutkimuksessa perustui lähinnä uuden tiedon keräämiseen. Tämä tutkimus on perustutkimus, joka ei pyri ensisijaisesti käytännöllisiin tavoitteisiin tai sovelluksiin vaan etsii uutta tieteellistä tietoa tiedon itsensä vuoksi ja tarvittaessa johtaa tapojen ja käytäntöjen muuttamiseen. Tutkimustietoa onkin nykyisin tarjolla runsain mitoin, mutta tätä tietovarantoa jatkuvasti myös kartutetaan uuden tutkimuksen avulla. Tutkimustiedon merkitystä ei voi nykyaikana vähätellä. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 21.)

Tässä opinnäytetyössä käytetään kvalitatiivista tutkimusmetodia, eli tällä tutkimuksella ei pyritä saamaan yhtä ainoaa vastausta, vaan ymmärtämään sekä kuvailemaan tuloksia yksittäisen yksilön näkökulmasta. Kerätyn tutkimusaineiston määrän perusteel-

la päätetään myös se, että pyritäänkö opinnäytetyössä tutkimaan vain pienehköä aineistomäärää hieman syvällisemmin vai lasketaanko tilastollisia tosiasioita suuremmasta näkökulmasta.

Tutkimuksen aloittamiseen haetaan tukea kirjoituspöytä tutkimuksella, koska tutkimukseen tarvitaan valmista aineistoa tilastoista, tutkimuksista ja eri tietolähteistä. Lisäksi tulee kartoittaa venäläisten logistiikka-alan toimijoiden yhteystietoja suorittamalla alustavaa tutkimusta yhteystiedoista. Tämä onnistuu vain tiedustelemalla asiasta toimeksiantajalta ja muilta sidosryhmiltä kuten seudullisilta kehittämissyhtiöiltä, kaupakamareilta ja satamilta.

Lähtökohtana kvalitatiivisessa, eli laadullisessa tutkimuksessa on *todellisen elämän* kuvaaminen. Tutkija ei voi sanoutua irti *arvolähtökohdist*a, sillä arvot muovaavat sitä, mitä ja miten pyrimme ymmärtämään tutkimiamme ilmiöitä. Objektiivisuuttakaan ei ole mahdollista saavuttaa perinteisessä mielessä, sillä tutkija ja se, mitä tiedetään, kiertoutuvat saumattomasti toisiinsa. Voimme saada tulokseksi vain ehdollisia selityksiä johonkin aikaan ja paikkaa rajoittuen. Yleisesti todetaan, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa on pyrkimyksenä pikemmin löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa jo olemassa olevia väittämiä. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 128.)

Tutkimus tehdään puolistrukturoidulla kyselymenetelmällä, joka on strukturoidun-, eli lomakehaastattelun välimuoto. Tämä kyselymenetelmä valitaan siksi, että halutaan selvittää venäläistaustaisten logistiikka-alan toimijoiden nykytilanne ja heidän tyytyväisyytensä / tyytymättömyytensä Suomen sidosryhmien, viranomaisten ja valtion toimintaan. Tämä kyselymenetelmä valitaan myös siksi, että heidän halutaan kommentoivan tilannettaan mahdollisimman vapaalla sanalla.

1.5 Tutkimuksen rakenne

Opinnäytetyön voi katsoa koostuvan kahdesta osasta, joista toinen on teoreettinen viitekehys ja toinen on käytäntöön perustuva tutkimusosa. Tutkimuksen kokonaisuudessaan voi katsoa jakautuvan kymmeneen eri lukuun. Ensimmäisessä luvussa perehdytään hieman historiaan, tehdään pikainen silmäys toimeksiantajaan, tutkimuksen taustaan ja sen tarkoitukseen. Tässä luvussa käydään myös läpi tutkimusongelmasta aiheutuvat kysymykset, tutkimusstrategia, tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen rakenne.

Seuraavissa luvuissa käydään läpi tutkimuksen teoriaosaa, eli käydään läpi tutkimusongelmassa käytännössä näyttäytyviin kysymyksiin liittyvää kirjallisuutta, teoriaa ja aikaisempia tutkimuksia. Aiheesta ja aiheeseen liittyvistä asioista löytyy tutkimustietoa, kirjallisuutta ja uudempaa sekä vanhempaa materiaalia useasta eri lähteestä. Aiheet on valittu tuomaan teoreettista pohjaa tutkimusongelmasta esiintyville kysymyksille.

Toisessa luvussa käsitellään teoriaa EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytilasta ja kehitysnäkymistä Liikenne- ja viestintäministeriön teettämän tutkimuksen avulla. Lisäksi paneudutaan Liikenne- ja viestintäministeriön teettämään tutkimukseen Suomen ja Venäjän terminaalitoimintojen nykytilasta ja tarkastellaan kehitystarpeita. Samalla luodaan katsaus tutkimukseen logistiikka & ICT Suomessa ja Venäjällä, jolla haetaan tukea vastaavasti suomalaisen näkemyksille Suomen ja Venäjän välisen liikenteen nykytilasta ja sen kehittymisestä. Samalla tarkastellaan kahden suuren kansainvälisessä liikenteessä toimivan logistiikka- ja kuljetusliikkeen Venäjän vientiosaston asiantuntijan näkemyksistä Suomen ja Venäjän välisen liikenteen nykytilasta ja kehitysnäkemyksistä.

Kolmannessa luvussa käsitellään teoriaa ulkomaisen yrityksen perustamisprosessista Suomeen.

Neljännessä luvussa esitellään seudullisen kehittämissyhtiön toimintakonsepti ja tarkastellaan sen toimintaa käytännön esimerkillä.

Viidennessä luvussa tarkastellaan tullin asiakirjoja ja tullimenettelyn eri vaiheita. Tämä siksi, koska suurin osa verkkokyselyyn osallistuneista vastaajista koki juuri tullimenettelyt vaikeiksi, joten tutkija katsoi tarpeelliseksi luoda katsauksen tullimenettelyn vaiheisiin ja siihen liittyviin dokumentointiin. Tämän lisäksi tutkija antaa esimerkin tullaukseen liittyvistä riskeistä ulkomaankaupassa.

Kuudennessa luvussa esitellään opinnäytetyön tutkimuskonteksti; DB Schenker Oy. Tässä luvussa käydään läpi tutkimusaineiston hankinta ja katsotaan, miten aineistoa käsitellään ja analysoidaan.

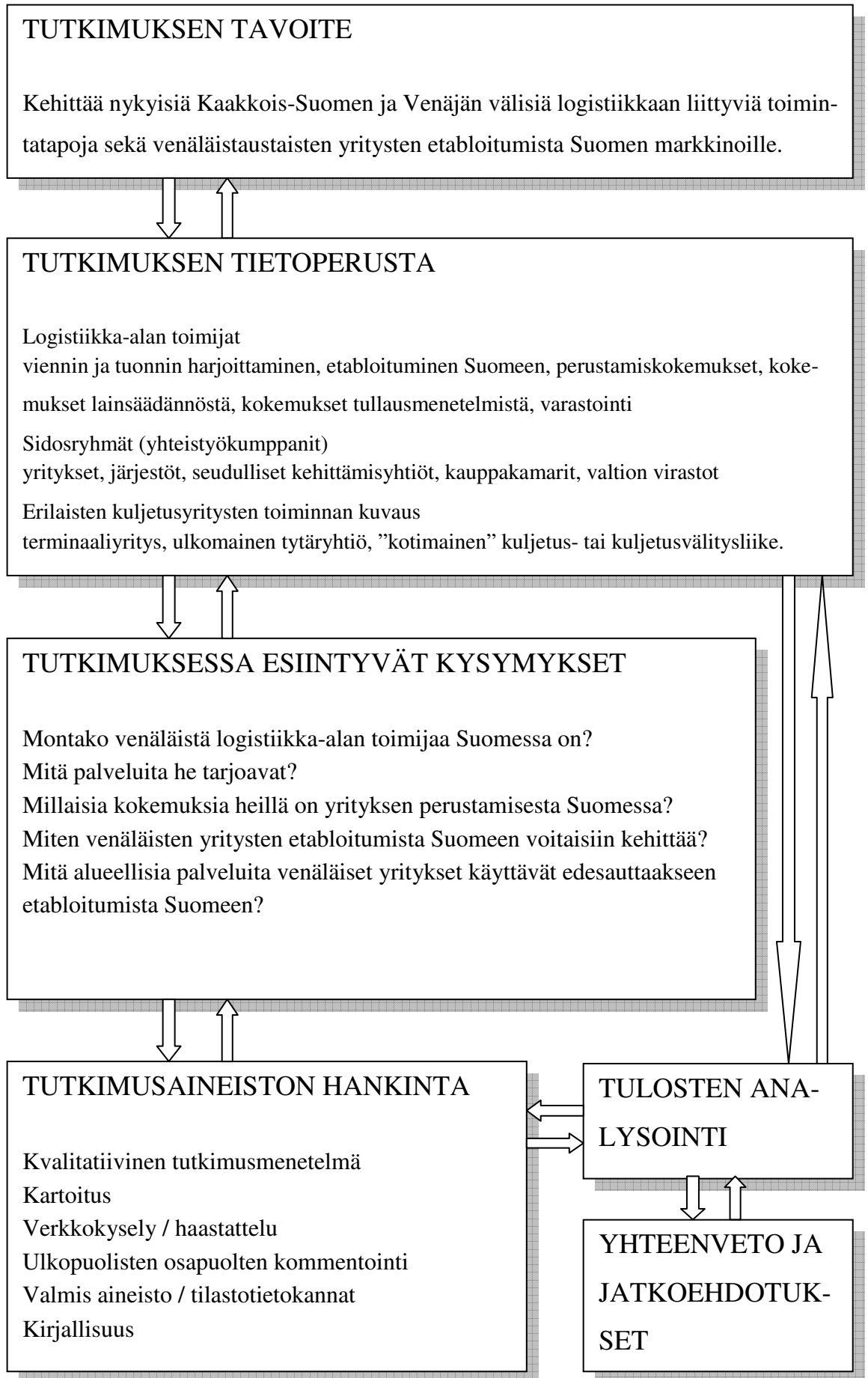
Seitsemännessä luvussa käydään läpi tutkimuksen toteutus vaiheet ja tulokset. Tässä kohtaa keskitytään siihen, miten tutkija käytti tutkimusmenetelmiään ja mitä niistä

syntyi. Lisäksi arvioidaan tutkimusasetelmaa ja toteutusta ja analysoidaan tuloksia. Viimeisenä arvioidaan tuloksien reliabiliteettia ja validiteettia, eli tuloksien luotettavuutta.

Kahdeksannessa luvussa palataan tutkimustyön tavoitteisiin ja verrataan niitä tutkimustuloksiin. Lisäksi tarkastellaan, miten tutkimustuloksia voitaisiin jatkossa mahdollisesti hyödyntää ja pyydetään ulkopuolisen viranomaisen tai muun vastuullisen osapuolen kommentteja mahdollisista parannusehdotuksista.

Yhdeksännessä ja viimeisessä luvussa käydään läpi tutkimustyön yhteenveto. Lähde luettelo ja liitteet on sijoitettu raportin loppuun.

Kaikille näille teoriaa käsitteleville luvuille haetaan kokemukseen perustuvaa vertailupohjaa tutkimuksen empiirisellä osalla eli verkkokyselyllä kerätyllä materiaalilla.



Kuva 1. Tutkimusasetelma

2 EU:N JA VENÄJÄN VÄLISET LIIKENNEYHTEYDET

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2005 teettämän tutkimuksen mukaan Suomen ja Venäjän välisen tuonnin ja viennin arvioidaan kolminkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä, kun energiatuotteita ei oteta huomioon. Nykytilanteen mukaan tärkeimpiä vientituotteitamme ovat elintarvikkeet. Vuonna 2011 Venäjän-elintarvikeviennin arvo oli yli 420 milj. euroa, mikä oli reilu neljännes Suomen koko elintarvikeviennin arvosta ja edellisvuodesta elintarvikevienti Venäjälle kasvoi n. 11 prosenttia. Kaakkois-Suomella on Venäjän liikenteessä sijaintietu ja venäläisiä huolinta- ja kuljetusalan yrityksiä onkin sijoittunut paljon alueelle. Tämän tutkimuksen tarkoituksena on antaa pieni viittaus siihen suuntaan, että kasvua todellakin tapahtuu.

Suomen reitin asemaa vahvistavat mm. arvotavarakaupan ja suuryksikköliikenteen kasvu. Nämä tavaralajit vaativat hyvää logistista palvelutasoa, eivätkä ne ole herkkiä reittien kustannuseroille. Pitkällä tähtäimellä Venäjän WTO-jäsenyys ja Venäjän kaupan voimakas kasvu voivat säilyttää Venäjän transitovolyymit merkittävinä. Niistä kilpailevat Suomen kanssa pääasiassa Baltian maat. Suomen tärkeitä kilpailutekijöitä ovat tulevaisuudessa logistiikan ja infrastruktuurin taso, lisäarvopalvelut ja ympäristöasiat. (EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät. 2005.)

Suomen reitin asemaan vaikuttaa eniten logistiikan kehittyminen Baltiassa ja Venäjällä. Tutkimuksessa tehdyn yhteenvedon perusteella on Suomen satamien kautta kulkevilla reiteillä liikenteelliseltä merkitykseltään paras linjaliikenne Euroopan ytimeen, satamat tehokkaita, korkeat ympäristö- ja turvallisuusstandardit ja kehittyneet maaliikenneyhteydet Venäjälle ja sen euroaasialaisille yhteyksille. Kuljetusmuotojen osalta Suomen satamien reitit ovat multimodaalisia käytäviä, jotka ovat orientoituneet vaativiin kuljetusoperaatioihin (konttien käsittely, vaarallisten kemikaalien käsittely, RO-RO –liikenne) ja Venäjältä tyhjinä palautuvia kontteja käytetään Suomessa omissa vientikuljetuksissa. Suurimmiksi ongelmiksi ja kehityskohteiksi koetaan E-18 -moottoritie Suomessa, Venäjällä Moskova – Pietari – Suomen raja –tieyhteyden perusparannus, radan kapasiteetti, joka on lähes käytetty ja akselipainon nosto 25 tonniin Suomen osuudella. Nopeajunaliikenteessä Kerava, Lahti –oikoradan lisäksi investointeja tarvitaan Lahdesta itään, Venäjän puolella Pietari – Viipuri –radan investointeja ja nopeuden nostamista Moskova – Pietari –välillä. (EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät. 2005, 68.)

Tässä tehdyn vuoden 2030 ennusteen ja TEN-STACin vuoden 2020 ennusteen kasvukertoimet vastaavat hyvin toisiaan. Ennusteen mukaan sekä tuonti että vienti Venäjälle ja IVY-maihin lähes kolminkertaistuu vuoteen 2030 mennessä.

Suomen reitin merkitys korostuu, kun tarkastellaan pelkästään arvotavaroiden (esimerkiksi koneet ja kulutustavara) virtoja.

Suomen maakuljetukset itärajan yli olivat 25 milj. tonnia vuonna 2003 transitoliikenne mukaan lukien. Tämän lisäksi Venäjältä tuli suoraan meritse yli 10 milj. tonnia energiatuotteita. Tutkimuksessa tehdyn arvion mukaan vuoteen 2030 mennessä Suomen maakuljetukset itärajan yli tulevat olemaan n. 65 milj. tonnia. (EU:n ja Venäjän välisen liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät. 2005, 41-43.)

Venäjän vaikutus näkyy Kymenlaaksossa muuta maata voimakkaammin. Jos Venäjä talouden kehitys jatkuu euromaita vakaampana ja WTO –jäsenyys toteutuu, se avaa alueellemme lisämahdollisuuksia, mutta tuo myös uusia uhkia. Kymenlaaksolla on Venäjän liikenteessä sijaintietu, myös venäläisiä huolinta- ja kuljetusyrityksiä on sijoittunut alueelle. Sijaintiedun hyödyntäminen vaatii kuitenkin rajanylityspalvelukonseptien ja liikenneyhteyksien kehittämistä, logistiikan yritystoiminnan edellytysten varmistamista, tehokasta ja ennakoivaa liiketoimintalähtöistä markkinointia sekä yhteistyön lisäämistä ja kokonaisuuden visiointia. (Kommentit liikennepoliittisen selonteon luonnokseen. 2012.)

2.1 Suomen ja Venäjän terminaalien toimintamallit

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2010 teettämän tutkimuksessa kartoitettiin Suomen ja Venäjän väliseen logistiikkaan liittyvien tavaraterminaalien nykyisiä toimintamalleja ja kehittämistarpeita. Hankkeen tavoitteena oli kehittää terminaaleihin liittyviä prosesseja ja näin sujuvoittaa maiden välisiä kuljetuksia. Selvityksessä terminaaleilla tarkoitettiin logistiikkaoperaattoreiden, teollisuuden ja kaupan varsinaisia terminaaleja sekä merkittäviä varastoja. Selvitys painottui maantiekuljetusten terminaaleihin. Selvityksessä tarkasteltuja teemoja olivat mm. terminaalien sijoittuminen ja suunnittelu, tiedonkulku terminaalien sisällä sekä terminaalien ja kuljetusketjujen muiden vaiheiden välillä, portti- ja pihajärjestelyt, kuljetusten vastaanottojärjestelyt, varastointi-, keräily-, ja lähetystoiminnot, tullaus terminaalihenkilöstö ja koulutus.

Kyseisen projektin aikana tunnistettiin suomalaisten ja venäläisten tavaraterminaalien toimintamalleja ja käytäntöjä sekä näihin liittyviä ongelmia ja esitettiin kehittämistarpeita. Selvityksen tulosten perusteella aivan keskeisimmiksi nähdyt toimenpidesuositukset, joita olivat terminaalien ja toimitusketjujen muiden osapuolien välisen tiedonkulun parantaminen, terminaalien sisäisten prosessien sähköistäminen, yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyön parantaminen terminaalialueiden suunnittelussa ja rakentamisessa, terminaalitoimintojen ulkoistaminen ja terminaalihenkilöstön koulutuksen kehittäminen. Seuraavaksi kuvataan terminaalin toimintaprosessit.

Terminaalin perustehtävänä toimitusketjussa on vastaanottaa tavaraa eri lähetyspaikoista ja yhdistellä ko. tavarat uusiksi lähetyksiksi seuraaviin kohteisiin. Terminaalitoiminnoilla voidaan mm. vähentää saapuvien kuljetusten määrää varsinaisissa toimituskohteissa, vaihtaa kuljetusvälinettä sekä säädellä toimitusten aikatauluja. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010, 3.)

Suomessa terminaaliverkostot noudattavat enemmän ns. hub-and-spoke-ratkaisua, jossa tavara toimitetaan runkokuljetuksilla keskusterminaaleihin, joista ne toimitetaan yksilöityinä runkokuljetuksina jakeluterminaaleihin. Jakeluterminaaleista tuotteet jaetaan loppukäyttäjille. Venäjän terminaaliverkosto on hajautettu. Tavaraa kuljetetaan paljon suorina toimituksina käyttökohteisiin. Päivittäistavaran jakelu vähittäiskauppoihin toimii Pietarin ja Moskovan kaltaisissa suurkaupungeissa, mutta muualla ostaja joutuu usein hakemaan tuotteita toimittajilta. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010, 3.)

Suurissa kaupungeissa (Helsinki ja Vantaa, Pietari ja Moskova) kehätiet ovat merkittäviä yritysten terminaalien *sijaintipaikkoja*. Kehäteillä on keskeinen sijainti paitsi paikallisen jakelun myös kansallisten ja kansainvälisten kuljetusyhteyksien kannalta. Kehäteiden ongelmia ovat puolestaan pahentuvat ruuhkat. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010. 2010, 3.)

Terminaaliprosessi Suomen ja Venäjän välisissä kuljetuksissa koostuu portti-, vastaanotto-, varastointi- ja lähetysvaiheista. Terminaalit *saavat tiedot saapuvien ja lähtevien kuljetusten ajoituksesta* eri tavoin ja eri vaiheissa. Suomalaisissa terminaaleissa ollaan useammin tarkkoja ajoneuvojen saapumis- ja lähtemisajoista, ja ajoneuvoille saatetaan antaa määrätty aikaikkuna terminaalissa asiointia varten. Näin terminaalitoiminta voidaan suunnitella tehokkaasti ja ajoneuvot eivät toisaalta vietä ylimääräistä

aikaa terminaalialueella. Venäjän liikenteessä toimii paljon pieniä kuljetusyrityksiä. Näin yhteydenpito kuljetusliikkeeseen on vaikeaa. Venäläisissä terminaaleissa ennakotietoja ei pidetä yhtä tärkeinä, koska terminaaleissa pidetään enemmän henkilökuntaa ruuhka-aikojen varalta. Tämän mahdollistavat Suomea matalammat terminaalihenkilöstökustannukset. Venäjällä myös terminaalien *porttitoiminnot* ovat turvallisuuksista ymmärrettävästi tiukemmat kuin Suomessa. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010. 2010, 4.)

Lastin *purkamisen* yhteydessä terminaalihenkilöstö tarkistaa saapuneen tavaran laadun ja määrän sekä vertaa niitä kuljetusasiakirjojen tietoihin. Saapuvan kuljetuksen käsittelyä terminaalissa nopeuttaa, jos tietoja kuljetuksesta ja jopa kuljetusasiakirjat on saatu etukäteen sähköisesti, viivakoodilla tai muilla sähköisillä tunnistusmenetelmillä. Varastoterminaalit saavat keskimäärin 1 – 3 päivää etukäteen tiedon, että terminaalista on *lähdessä kuljetus*. Tiedon perusteella terminaalit voi tehdä työsuunnitelman ja allokoida henkilöt lähetyksen keräystyöhön, jolloin se myös valmistautuu saapuvan ajoneuvon ohjaukseen. Kansainvälinen kuljetus asettaa kuormien lastaukseen useanlaisia haasteita. Venäjän tulli suhtautuu tiukasti lastauksessa tehtyihin virheisiin. Tuotetta ei voida luovuttaa terminaalista ennen kaikkia maksuja, ja Venäjällä jopa keräiltyä tavaraa voi jäädä seisomaan varastoon odottamaan maksusuorituksia. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010. 2010, 4.)

Terminaalien operatiiviseen tehokkuuteen vaikuttavat käytössä oleva *terminaali- ja tietotekniikka* sekä terminaalitiloissa että piha-alueilla. Terminaalitekniikaksi luetaan mm. erilaiset lastinkäsittelyn automaattioratkaisut sekä trukki- ja muut siirtokoneratkaisut, joita ovat esimerkiksi varastojen hallintajärjestelmät, terminaalien ohjausjärjestelmät sekä erilaiset keräily- ja tunnistusjärjestelmät. Ohjausjärjestelmiä käytetään ohjaamaan terminaalin prosesseja sekä optimoimaan resurssien käyttöä. Suomessa näiden ohjelmien käyttö on yleisempää kuin Venäjällä. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010, 5.)

Suomen ja Venäjän väliseen kuljetukseen osallistuu useita toimijoita, joiden välillä kulkee monia *tietovirtoja*. Kansainväliseen kauppaan ja yksittäiseen kuljetukseenkin liittyy useita dokumentteja mm. sanomasisältöjä. Sähköisessä tiedonsiirrossa haasteina ovat yrityskohtaisesti määritellyt sähköiset dokumentit, joita dokumenttien vastaanottajat eivät pysty suoraan hyödyntämään omissa järjestelmissään. Tiedonkulku

eri toimijoiden välillä on kuitenkin sähköistynyt. Silti merkittävä määrä paperidokumentteja kulkee yhä ajoneuvojen mukana niin kansainvälisessä kuin kotimaan kuljetuksissakin. Suurimmat kansainväliset kuljetusliikkeet pyrkivät tulevaisuudessa irtautumaan esimerkiksi paperisista rahtikirjoista kokonaan, jolloin kuljettajat eivät kuljeta mukanaan kuljetusdokumentteja lainkaan. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010, 5.)

Varsinaisten terminaalien *peruspalveluun* kuuluvat lastien purkaminen ja niiden yhdistely uusiksi toimituksiksi, varastointi, varastoin seuranta asiakkaan puolesta sekä erilaiset logistiikan lisäarvopalvelut, joita ovat mm. tuotteiden kokoonpano- ja muut viimeistelypalvelut, hinnoittelu ja pakkaaminen. Lisäarvopalvelut ovat yleisiä kansainväliseen logistiikkaan liittyen, koska tuotteita joudutaan usein viimeistelemään paikallisten markkinoiden tarpeisiin. *Kuljetusten seuranta* on olennaista myös terminaalien kannalta, koska tällöin lähettävä ja vastaanottava terminaali voivat informoida omia asiakkaistaan mahdollisista ongelmatilanteista tai vastata tilannekatsauspyyntöihin. Vastaanottava terminaali pystyy myös seurannan avulla valmistautumaan saapuvan kuorman käsittelyyn ja varaamaan tarvittavat resurssit. Kuljetuksen seurannan ei kuitenkaan koeta estävän Venäjällä riittävän hyvin ajoneuvojen ja niiden lastien varkauksia, jotka ovat Venäjällä merkittävä ongelma. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010, 5.)

Varastoinnin *ulkoistaminen* on selvästi kuljetusten ulkoistamista vähäisempää sekä Suomessa että Venäjällä. Venäjällä terminaalipalveluita on ollut vähemmän tarjolla, koska maassa on yleistä hoitaa yritysten kuljetukset täyskuormina suoraan lähettäjältä vastaanottajalle. Ulkoistaminen ja siten terminaalipalveluiden tarjonta on kuitenkin selvästi yleistynyt Venäjällä. Suomalaiset yritykset näkevät mahdollisena riskinä venäläisille yrityksille ulkoistamisessa sen, että sopimukset tulkitaan maissa eri tavoin. Myös terminaalihenkilöstön vaihtuvuus nähdään Venäjällä turvallisuushkana, ja yrityksillä on kokemuksia kasvaneesta tuotehävikistä. Suomessa opiskelijoiden ja vuokrahenkilöstön käyttö on yleistä logistiikkaoperaattoreiden terminaaleissa. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010, 6.)

Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa kuljetetut tuotteet on *tullattava*, ennen kuin ne voidaan päästää vapaaseen liikenteeseen. Tullaamaton tavara tulee säilyttää terminaaleissa eroteltuna muusta tavarasta. Venäjällä tullimaksut on maksettava aikaisemmin

kuin Suomessa, mikä sitoo yrityksen pääomia. Venäjällä on yksityisiä tulliterminaleja, jotka toimivat muuten kaupallisina varastoina, mutta niiden yhteydessä on myös useita yrityksiä palveleva tullin toimipiste. Tallöin terminaali on vuokrannut terminaalista toimistotilaa myös lastinselvittäjille (brokereille). Tullausta pidetään ongelmallisempaa vaiheena Suomen ja Venäjän välisessä logistiikassa. EU:n ja Venäjän tullausmenettelyissä ja –dokumenteissa on eroja, eikä sähköisiä tullausdokumentteja voida hyödyntää koko kauppaa- ja logistiikkaprosessia kattaen. Lisäksi Venäjän tullin toimintaa pidetään ennakoimattomana ja tehottomana. Sekä Suomessa että Venäjällä on siirrytty osin sähköiseen tullaukseen, joka tulee myös laajenemaan lähivuosina. (Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010, 6.)

2.2 Logistiikka & ICT Suomessa ja Venäjällä

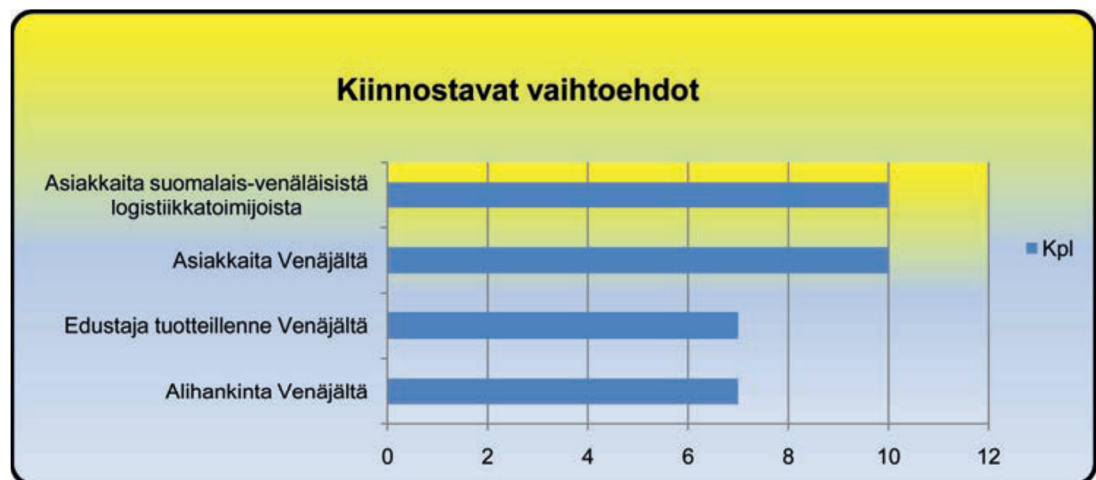
Kymenlaakson Ammattikorkeakoulu on julkaissut tutkimuksen nimeltään ”Logistiikka & ICT Suomessa ja Venäjällä”. Tutkimuksen suorittivat Kari Stenman, Rajka Ivanis, Juhani Talvela ja Juhani Heikkinen Kotkassa vuonna 2009. Tarkoituksena heillä oli kartoittaa haastattelemalla suomalaisten ja venäläisten logistiikka- ja ICT-yritysten yhteistyömahdollisuuksia. Haastatteluista saatuja tietoja käytetään suuremman ja konkreettisiin toimenpiteisiin tähtäävän hankkeen suunnittelussa. (Stenman, K, Ivanis, Talvela, Heikkinen. 2010, 5.)

Logistiikka-alan sähköisten järjestelmien selvittämisen taustalla oli halu ymmärtää toiminnan nykyinen tila, jotta saataisiin eväät varsinaisen kehityshankkeen valmisteluun ja suunnitteluun. Selvityksen kohteena oli myös, minkälaisia palveluja ja ratkaisuja ICT-yritykset pystyvät tarjoamaan logistiikkayrityksille. (Stenman, ym. 2010, 8.)

Haastattelun yhteydessä he kysyivät mm. että onko yrityksellänne ollut liiketoimintaa venäläisten logistiikka-alan yritysten kanssa. Vain kahdella yrityksellä seitsemästä oli ollut yhteistyötä venäläisen osapuolen kanssa. (Stenman, ym. 2010, 20.)

Lisäksi he kysyivät haastattelun yhteydessä, kiinnostaako yritystänne liiketoiminta venäläisten yritysten kanssa, jolloin yli 90 % yrityksestä ilmaisi mielenkiintonsa liiketoimintaan venäläisen tahon kanssa. (Stenman, ym. 2010, 20.)

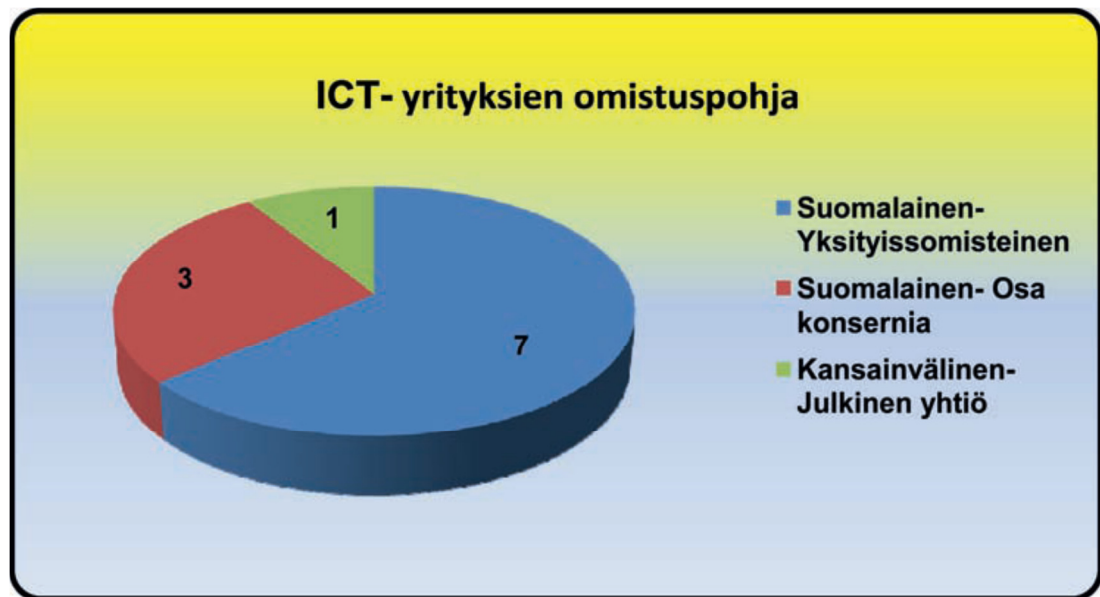
Kysyttäessä kiinnostusta Venäjän suuntaan, nousi esiin yritysten kiinnostus asiakkaisista Venäjältä ja asiakkaisista suomalais-venäläisistä logistiikkatoimijoista. Vain yhdellä yrityksellä ei ollut lainkaan kiinnostusta Venäjän suuntaan.



Kuva 2. Yrityksiä kiinnostavat vaihtoehdot (Stenman, ym. 2010, 21.)

Tutkimuksesta kävi eritoten ilmi, että suomalaisyrityksillä on mielenkiintoa yhteistyöhön suomalais-venäläisten logistiikkatoimijoiden kanssa, koska heillä on kokemusta ja riittävää kielitaitoa kuljetuksiin ja rajanylitykseen liittyvissä asioissa. Yleensä venäläistaustaiset logistiikka-alan toimijat ovat myös selvästi halvempia kuin esimerkiksi suomalaiset tai muut Suomessa operoivat kansainväliset logistiikka-alan toimijat. Tämä osin innoitti tämän opinnäytetyön tekemiseen ja venäläistaustaisten logistiikka-alan toimijoiden toiminnan ja palvelutarjonnan tutkimiseen, koska mielenkiintoa heitä kohtaan kuitenkin löytyy varsinkin Kaakkois-Suomen alueella. Tämä fakta taas vahvistaa käsitystä siitä, että tulevaisuudessa Suomen ja Venäjän väliset logistiikkavirrat vain kasvavat.

Haastateltujen ICT-yritysten omistus oli selvästi suomalaisten yksityishenkilöiden hallussa. Alla olevasta kuvasta näkyy haastateltujen yritysten omistuspohja.



Kuva 3. ICT – yritysten omistuspohja. (Stenman, ym. 2010, 24.)

2.3 Schenker & Nurminen logistics

Suomesta tavara kulkee Venäjälle pääasiassa maanteitse. Jonkin verran käytetään yhdistelmäkuljetuksia, jolloin rajan läheltä kuljetus jatkuu rautateitse. DB Schenkeriltä kulkee säännöllisesti kaksi kertaa viikossa kappaletavaralinja Pietariin ja Moskovaan. Venäjä on niin suuri maa, ettei kumipyörillä kannata mennä joka paikkaan. Perinteisesti Uralilta länteen on ollut normaali liikennealue, mutta viime vuosina maantiekuljetukset ovat levittäytyneet kauemmaksikin. – *Itä-Siperiassa sijaitseva Krasnojarskin kaupunki on kaukaisin paikka, jossa meidän kuorma-autot ovat käyneet. Sinne on matkaa Moskovasta noin 4 500 kilometriä, sanoo DB Schenkerin Venäjän ja IVY-maiden liikenteestä vastaava johtaja Juhani Hauhia.* DB Schenker vie Suomesta Venäjälle kaikkea tavaraa kuluttajatuotteista koneisiin ja laitteisiin. Tavaravirtojen epätasapaino on Suomen ja Venäjän välisen maantieliikenteen erityispiirre, koska energia on edelleen Venäjän tärkein vientituote. Talouskriisi leikkasi Suomen kautta tapahtuvaa transitoliikennettä Venäjälle, mutta kauttakulkuliikenne on silti kolme kertaa suurempaa kuin Suomen oma vienti.

Hauhia pitää DB Schenkerin vahvuuksina koko maailman kattavaa verkostoa ja konsernin kehitys- ja koulutusresursseja sekä laadunvalvontaa. Kun yhtiö kasvaa uusille

markkinoille, prosessit ja tietojärjestelmät voidaan rakentaa hyviksi todettujen mallien mukaan. – *Olemme pystyneet muutamassa vuodessa rakentamaan Venäjälle kattavan kotimaan verkoston, johon kuuluu noin 20 omaa toimipistettä ja noin 30 runkolinjaa. Tämä verkosto toimii päivittäisliikenteessä lähes kuin Kiitolinja Suomessa.* Hauhia sanoo, että rahtihintojen nopealiikkeisyys tekee Venäjän markkinoilla toimimisen haastavaksi. Suomessa on totuttu vakaisiin hintoihin, mutta itänaapurissa hinnat elävät jatkuvasti markkinatilanteen mukaan. Haasteista huolimatta DB Schenker on pystynyt kehittämään palvelutasoaan. – *Palveluvalikoimamme sopii niin pienille kuin suurille yrityksille, ja palvelutaso on yhtä korkea kaikille. Luotettavien kuljetuspalvelujen merkitys on suuri, sillä vaatimustaso nousee Venäjällä nopeasti. Yhä useammat Suomalaiset yritykset laajentuvat Venäjälle ja tarvitsevat partnerin, joka hallitsee koko kuljetusketjun.* (Hauhia, 4/2011, 6.)

Suomen ja Venäjän tullien yhteistyö kasvaa. Tämänhetkisen taloudellisen matalapaineen läpi on valitettavan vaikea nähdä tulevaisuuteen. Mikäli talous vajoaa lamaan, näkyy se toki välittömästi itärajamme. Taloudellisista trendeistä riippumatta voidaan kuitenkin sanoa, että Venäjän satamat kasvattavat tulevaisuudessa osuuttaan tavaravirroista. Jos ja kun Venäjälle vietävän tavarantoiminnan absoluuttinen määrä kuitenkin kasvaa, pystyy Hamina-Kotkan satama uskoakseni säilyttämään asemansa transito-kaupassa. Suurta siirtymää raiteille tuskin tapahtuu ennen kuin Imatra-Svetogorskin raja-asemalle suunnitteilla olevat uudistukset saadaan tehtyä. Niiden aikataulu on kuitenkin vielä epäselvä.

Idänkaupan toimijoiden on tulevaisuudessa seurattava tarkkaan, mitä sähköisten tullausmenetelmien piirissä tapahtuu. Otamme jatkossakin käyttöön uusia ja päivitämme jo nyt käytössä olevia järjestelmiämme. Venäjän-liikenteessä emme ole vielä päässeet täysin sähköisiin järjestelmiin, mutta keskusteluja EU:n ja Venäjän välillä käydään koko ajan. Suomalaiset logistiikkayritykset tarvitsevat siis kokeneita, kielitaitoisia ja ennakkoluulottomia Venäjän-osaajia, jotta Suomen asema tärkeänä kauttakulkumaana säilyisi.

Suomen ja Venäjän tullien yhteistyö kasvaa. Muita vaihtoehtoja ei oikeastaan edes ole. Yhteistyön kasvaminen tarkoittaa sujuvamman liikenteen lisäksi myös väärinkäytösten ja korruption vähenemistä Venäjän puolella.

Entä minkälaisia resurssitarpeita Suomen tullilla on Venäjän-kaupan edelleen kehittyessä? Vaikka raja-asetat ovatkin Suomessa vähemmän ruuhkaisia kuin kilpailevissa maissa, on niitä ruuhkia Suomessakin. Varsinkin Vaalimaalle ja Imatralle on saatava lisää kaistoja ja uutta tekniikkaa, jotta Suomen reitti pysyy houkuttelevana. (Kivilaakso. 1/2011, 12.)

Suomen suurimmat kauppakumppanit löytyvät lähinaapurista. Vuodesta toiseen Venäjä ja Ruotsi komeilevat Suomen ulkomaankauppatilastojen kärkikolmikossa. Kokonaiskauppavaihdolla mitattuna Saksa on kolmas tärkeä kumppani Suomelle. Tärkeimpien Kauppakumppanien järjestys on viime vuodet pysynyt samana. Tullihallituksen tilastojen mukaan vuoden 2011 ensimmäisellä vuosipuoliskolla Venäjä oli suurin ja Ruotsi kolmanneksi suurin kauppakumppani. Näin on ollut vuodesta 2008 lähtien. Kun kokonaiskauppavaihto pilkotaan vientiin ja tuontiin, saadaan tilastoihin vaihtelua. Vuonna 2010 viennin arvo Ruotsiin oli noin 6,0 miljardia euroa, joka oli 11,4 prosenttia koko viennin arvosta. Vienti Venäjälle oli noin 8,9 prosenttia koko viennistä. Viime vuonna tuonnin arvo Venäjältä oli 9,2 miljardia euroa, ja se oli 17,8 prosenttia koko tuonnin arvosta. Ruotsin tuonnin arvo oli 5,2 miljardia euroa, joka oli 10,1 prosenttia tuonnista. Rahasummat ovat huomattavia, mutta niin ovat kuljetusluvutkin. Vuonna 2010 Suomesta vietiin Ruotsiin 6,0 miljoonaa tonnia ja Venäjälle 3,0 miljoonaa tonnia tavaraa. Venäjän tuonnin kokonaismäärä oli 27,4 miljoonaa tonnia ja Ruotsin 8,3 miljoonaa tonnia.

3 ULKOMAISEN YRITYKSEN PERUSTAMISPROSESSI SUOMEEN

Seuraavaksi tarkastellaan, mitä toimia ulkomainen henkilö joutuu käymään läpi ennen yrityksen etabloitumista Suomeen. Tiedon keruussa käytettiin apuna Theseuksesta löytynyttä opinnäytetyötä: ulkomaisten yritysten etabloituminen Suomeen. Ulkomaalainen, jonka kansalaisuus ja kotipaikka ovat Euroopan talousalueen (ETA) ulkopuolella, joutuu hakemaan yrityksen perustamislupaa Patentti- ja rekisterihallitukselta. Ulkomaalaislain (301/2004) mukaan heiltä vaaditaan elinkeinonharjoittajan oleskelulupa. Sen myöntää Ulkomaalaisvirasto sen jälkeen, kun Työvoima- ja elinkeinokeskus on lausunnossaan arvioinut toiminnan kannattavuuden edellytykset ja sen, että elinkeinonharjoittajan toimeentulo on turvattu. ETA-alueella asuvat kansalaiset eivät sen sijaan tarvitse erillistä lupaa. (Hirvonen. 2011, 33.)

Yrityksen perustamisprosessi Suomessa sisältää seuraavat vaiheet: Yrityksen perustamista varten tarvitaan liiketoimintasuunnitelma ja rahoitus. Rahoitukseen on mahdollista saada apua pankeilta tai Finnveralta. Yrityksen perustaminen alkaa nimen ja yhtiömuodon valinnalla. Yritys on perustettu, kun on saatu tehtyä perustamisilmoitukset, jotka toimitetaan rekisteröitäväksi patentti- ja rekisterihallitukseen sekä verottajalle. Oikeudellisesti yritys syntyy, kun henkilöyhtiössä allekirjoitetaan yhtiösopimus ja pääomayhtiössä silloin, kun yhtiö merkitään kaupparekisteriin. Yritys rekisteröidään kaupparekisteriin ja verohallinnon rekistereihin yhteisellä ilmoituksella, joka tehdään perustamislomakkeella. (Hirvonen. 2011, 25.)

Joissakin tapauksissa elinkeinon harjoittamiseen tarvitaan viranomaisen lupa. Arvonlisäveron kerääminen ja tilittäminen verottajalle kuuluu yrityksen velvollisuuksiin. Perustietoilmoituksella ilmoittaudutaan rekisteröidyksi työnantajaksi verovirastoon ja työnantajan tulee toimittaa ennakonpidätykset maksamistaan palkoista. Yrittäjä on myös velvollinen ottamaan tietyt vakuutukset. (Hirvonen. 2011, 26.)

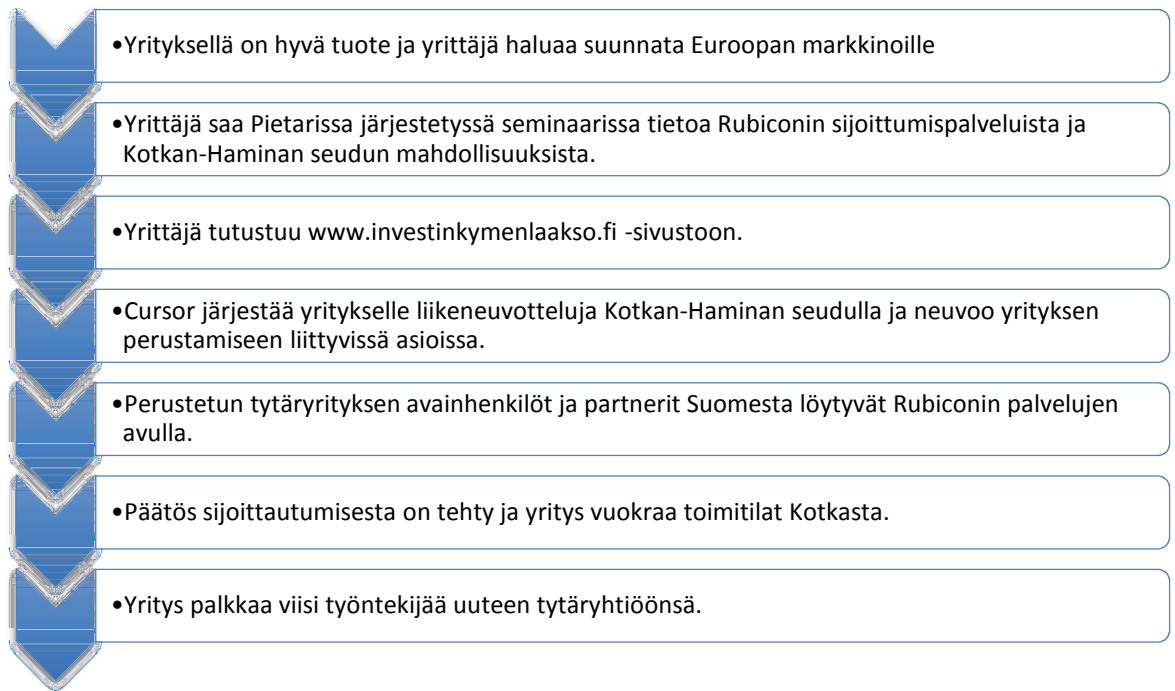
Kun yritys on perustettu, tarvitaan työntekijöitä. Työntekijöiden palkkaamiseen liittyy monia lakeja, kuten työsopimuslaki ja yhdenvertaisuuslaki. Muun muassa Työ- ja elinkeinotoimistot tarjoavat työnantajapalveluita, joita voi hyödyntää rekrytointiprosesseissa. Ulkomaisen oikeus työntekoon Suomessa määräytyy kansalaisuuden mukaan. Euroopan talousalueen kansalaiset saavat työskennellä Suomessa ilman työ lupaa, kun taas ETA-alueen ulkopuolisten maiden kansalaisilta vaaditaan työntekijän oleskelulupa. (Hirvonen. 2011, 32.)

4 SEUDULLISEN KEHITTÄMISYHTIÖN TOIMINTAKONSEPTI

Seudulliset kehittämissyhtiöt edustavat kuntien tapaa organisoida kunnan kehittämiss politiikan toteuttaminen. Kunnat ovat delegoineet kehittämissyhtiöilleen sen toiminnan, jolla pyritään vahvistamaan seudun elinvoimaa eri tavoin. Kunnalla on vahva intressi käyttää voimavarojaan oman elinvoimansa vahvistamiseen. Elinkeinopolitiikka kunnan näkökulmasta on hyvinkin laaja käsite, kattaen maapolitiikan, palvelut, hankinnat, infrastruktuurin. Elinkeinopoliittiseksi jokin toiminto muuttuu silloin, kun kunta käyttää tähän varojaan selvästi enemmän kuin mitä kuntalaki asian järjestämisestä edellyttää. Asioita voidaan siis toteuttaa vain normit täyttäen tai niin, että se myös lisää alueen kilpailukykyä ja vetovoimaa. (Kehittämissyhtiöt osana kunnan/seudun kehittämistä SEKES Ry:n kotisivuilla. 2010.)

Kehittämisyhtiöiden tehtävät ovat pääasiassa tehtäviä, jotka ovat kunnalle vapaaehtoisia, mutta joihin kunnan kannattaa investoida oman elinvoimansa vahvistamiseksi. Kehittämisyhtiöiden tehtäviä ei ole missään määritelty erikseen, vaan kukin alue määrittelee ne itse. Käytännössä vuosien mittaan tehtävien sisällöt ovat muotoutuneet hyvinkin samankaltaisiksi, paikallisista lähtökohdista muovautuen omanlaisikseen. Tämän tyyppisen ”järjestelmän” vahvuutena on se, että se hakee koko ajan uusia muotoja ja kehittyä itsestään, aivan kuten yksityisetkin yritykset kehittyvät keskinäisessä kilpailutilanteessa. Keskinäinen kilpailu, kuten yritystoiminnassakin, ei merkitse sitä, ettei kokemuksia voitaisi vaihtaa ja tehdä yhteistyötä niiden kanssa, joilla on siihen vahva intressi. Tästä on jo olemassa monia hyviä esimerkkejä. SEKESin perustamisen pohjana oli keskinäisen vuorovaikutuksen lisääminen ja toiminnan kehittämisen mahdollistaminen. (Kehittämisyhtiöt osana kunnan/seudun kehittämistä SEKES Ry:n kotisivuilla. 2010.)

Pietarilainen metallityöstökoneiden huoltoon ja modernisointiin keskittynyt yritys perusti Kotkaan Craidell Oy, tytäryhtiön, pari vuotta sitten. Päätös yrityksen laajentamisesta Kotkaan syntyi toimitusjohtaja Alexey Krauterin mukaan sen huomattavasta asiakaspotentiaalista sekä edullisesta maantieteellisestä sijainnista. Tällä hetkellä yrityksen toiminta Suomessa keskittyy logistisiin palveluihin, mikä johtuu Suomen ja Venäjän välisen kauppaliikenteen kasvusta. Cursorilla on ollut merkittävä rooli Craidellin sijoittautumisessa Kotkaan. *”Työntekijät olivat hyvin avuliaita ja heiltä sai hyviä suosituksia sekä neuvoja”*, Krauter kertoo. Tietoa löytyi paljon omasta takaa ja jos tietoa ei heti löytynyt, osattiin ohjata sellaiselle taholle, mistä sitä varmasti löytyi. Yhteistyön myötä syntyneet suhteet ovat myös kannustaneet ja motivoineet jatkamaan sekä olleet moraalisenä tukena matkalla kohti kansainvälistymistä. (Painopisteenä Venäjä. Kotkan-Haminan seudun kehittämisyhtiö Cursor Oy:n tiedotusliite, 2012.)



Kuva 4. Venäläisen yrityksen matka Suomeen

5 TULLIN MENETTELYT JA TULLAUSRISKIT

T1-Passitus on tavarankuljetuksia ja kansainvälistä kaupankäyntiä helpottava tullimenettely. Siinä tavaraa kuljetetaan tullivalvonnassa lähtötullista määrätulliin, jossa se tulliselvitetään. Passituksissa tavaroita voidaan siirtää passitusalueella tullia tai muita maksuja maksamatta. Sitä varten vaaditaan kuitenkin mahdollisten tullien ja verojen määrän kattava vakuus. Passituksesta vastaava ilmoittaa vaadittavat tiedot tullille sähköisesti, antaa tullille vastineeksi mahdollisen verovelan kattavan vakuuden ja vastaa siitä, että tavarat ja asiakirjat esitetään muuttumattomina määrätoimipaikassa. Mikäli tavarat katoavat matkalla, vastaa hän mahdollisesti syntyvästä verovelasta. (Selvitys passitusmenettelyistä Suomen tullin sivustoilla.)

T1-passitusta, eli EU:n ulkoista passitusta käytetään, kun tullaamatonta tavaraa tuodaan EU:hun sen ulkopuolelta tai tullaamatonta tavaraa siirretään EU:n sisältä (jäsenvaltioiden välillä tai yhden jäsenvaltion sisällä). Esimerkiksi Norjasta tuodaan norjalaista lohta Suomeen maantiekuljetuksena. (Passituslajit ja tarvittavat asiakirjat Suomen tullin sivustoilla.)

TIR-carnet'ta käytetään, kun sekä tullaamatonta että yhteisötavaraa kuljetetaan EU:n ulkopuolelle. Esimerkiksi japanilaisia autoja kuljetetaan meritse Hankoon, josta ne sen

jälkeen passitetaan TIR-carnet’lla maantiekuljetuksena eteenpäin Venäjälle. (Passituslajit ja tarvittavat asiakirjat Suomen tullin sivustoilla.)

Tullivarastossa varastoidaan tullaamatonta tavaraa. Tavaroiista ei kanneta tuontitulleja eikä niihin sovelleta kauppapoliittisia toimenpiteitä, joita ovat esimerkiksi lisenssit ja kiintiöt. Tullivarastot jaetaan yleisiin (varastoonpanon voi tehdä kuka tahansa ja varastoonpanijoita voi olla useita) ja yksityisiin (varastoonpano tehdään varastonpitäjän nimissä) tullivarastoihin. (Selvitys tullivarastoinnista Suomen tullin sivustoilla.)

Väliaikaista varastoa käytetään, jos EU:n ulkopuolisista maista tuotua tavaraa ei heti tulliselvitetä, se voidaan laittaa tullaamattomana väliaikaiseen varastoon. Väliaikaisessa varastossa tavaroita saadaan käsitellä ainoastaan niiden kunnon säilyttämiseksi. Tulli voi tarkastaa väliaikaisessa varastossa olevan tavaran ja ottaa siitä näytteitä kuluttajansuojavalvontaa varten. Tavaranhaltija voi tullin luvalla tarkastaa tavaran ja kirjallisella luvalla myös ottaa siitä näytteitä. (Selvitys väliaikaisesta varastoinnista Suomen tullin sivustoilla.)

T1 tavaroiden lähettämisessä keskeisin riski liittyy tullimaksuihin ja välilliseen arvonlisäveroon. Tuotaessa jokin tullimaksun alainen tavara EU-alueelle yrityksillä tuntuu olevan tarve välttää turhalta tullin maksamiselta varsinkin jos tavara aiotaan edelleen myydä pois EU-alueelta. Tällöin tavaran liikutteluun EU:n sisällä tarvitaan T1-passitus. Se merkittävä riski on aina vuorollaan sillä toimijalla, joka siirtää tällaista tavaraa paikasta toiseen. Suomen tulli on tietävästi ryhtynyt nykyisin verottamaan myös niin sanotuista puuttuvista kiloista. Jos USA:sta tulee tavaraa Venäjälle Suomen kauttakuljetuksena 4900 kg ilmoitetulla määrällä ja tavaran punnituksessa Lappeenrannassa olevassa tullivarastossa tavaraa todetaan määrällisesti (kappaleet, tavarat, tuotteet, jne) olevan oikea määrä, mutta painoa vain 3300 kg, on käsillä merkittävä ongelma. Suomen tulli lähtee siitä, että joku on vastuussa tuosta kuljetuksen aikana EU:n sisällä kadonneista kiloista ($4900 \text{ kg} - 3300 \text{ kg} = 1600 \text{ kg}$). Käytännössä tullia ja veroja (ALV) joutuu maksamaan tavaran maahantuoja tai pahimmassa tapauksessa jokin kuljetusliike, eli tällaisissa tapauksissa on yleensä se syytön osapuoli, jos ei koko tulli-ilmoitusketjua myyjälle saakka USA:han saada korjaamaan painoa oikeaksi. Yleensä vastaavanlaisissa tapauksissa painoja ei korjailta jälkeenpäin ja joku joutuu maksamaan.

Tästä esimerkkinä eräs hiljattain Schenkerin tapaus, jossa tavaraa painossa väheni edellä kuvatulla tavalla n. 3000 kg ja Suomen tulli päätti esittää tavarantoimittajan luonteen perusteella (kyseessä oli naisten T-paitoja) jälkikannon 37 000 €. Tässä tapauksessa singaporelainen lähettäjä sanoutui irti koko tapauksesta, joten jälkikannon mukainen maksu jäi muiden maksettavaksi.

Mikäli yritys haluaa operoida tullaamattomien tavaroiden, eli T1-statuksella merkittyjen tavaroiden kanssa, olisi riskien minimoimiseksi suositeltavaa punnita sisään tuleva tavara ja samalla olla yhteydessä välittömästi tullin kanssa. T1-statuksella merkittyjen tavaroiden punnitseminen lisää luonnollisesti kustannuksia, mutta toisaalta sillä voidaan välttää jälkikannoista aiheutuvia, huomattavasti suurempia kustannuksia, jotka aiheutuvat puuttuvista painoista. Turvallisinta ja verotuksellisesti riskittömintä olisi varastoida ja välttää tulliselvitettyjä tavaroita, jotka eivät edellytä T1-menettelyitä.

6 TUTKIMUSKONTEKSTI JA TUTKIMUSMENETELMÄT

Venäjä on valtava maa, jonka markkinoilla on runsaasti liiketoimintamahdollisuuksia. Suomen ja Venäjän välisellä kaupalla on pitkät perinteet, mutta ilman luotettavaa paikallista kumppania liiketoiminta itänaapurissa on vaikeaa ja sama logiikka pätee kuljetus- ja logistiikkayhtiön valinnassa. Luotettavan paikallisen kumppanin merkitystä tulee korostaa, koska omin avuin menestyminen voi olla todella haasteellista, osittain jopa mahdotonta. Kuljetus- ja logistiikkakumppanin valintaan kannattaa paneutua huolella ja valita kokenut yritys, joka tietää miten Venäjällä toimitaan.

Kun yritys käynnistää liiketoiminnan Venäjällä, on syytä varata aikaa ja resursseja ja muistaa, että kärsivällisyys ja huolellisuus maksavat itsensä takaisin hyvinä tuloksina. Paikalliset markkinat hyvin tunteva kuljetus- ja logistiikkakumppani osaa auttaa ja neuvoa. Tällainen osaaminen mahdollistaa tehokkaan ja joustavan palvelun. Jotta voisi ymmärtää erilaista liiketoimintakulttuuria, tulisi esittää monenlaisia kysymyksiä ja/tai etsiä niihin vastauksia.

Pietarin alueella on historiallisesti läheiset suhteet Suomen kanssa. Nykyisin Pietari on suosittu matkailukohde suomalaisten keskuudessa ja venäläisturistien määrä kasvaa vastaavasti Suomessa. Monet venäläiset myös ostavat Suomesta taloja ja kiinteistöjä, ja täällä asuu noin 30 000 venäläistä vakituisesti. Tämän vuoksi kanssakäyminen lisääntyy ja samalla se lisää keskinäistä ymmärrystä kahden eri kulttuurin välillä. Monet

rajan lähellä asuvat venäläiset opiskelevat suomea, ja myös yhä useampi suomalainen opiskelee venäjän kieltä. Kuitenkin, markkinaosaaminen tuskin on vielä samalla tasolla kuin kulttuurinen ymmärrys. Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että koska Venäjä on entistä vahvemmin integroitunut maailmantalouteen, odottavat suomalaiset liiemiehet samanlaisia toimintatapoja, joihin ovat Euroopassa tottuneet. DB Schenkerin Venäjän osaston Heikki Hellstenin ja Pietarin osaston Juri Limanin mukaan suomalaiset eivät tunne riittävän syvästi kuljetuksiin ja tullauksiin liittyviä yksityiskohtia ja suomalaisilla on yleisestikin vielä paljon opittavaa Venäjästä. *”Moni liikemies vain raapaisee pintaa Venäjään liittyvissä kysymyksissä. Siksi tarvitaan DB Schenkerin kaltaisia Venäjällä toimivia organisaatioita avuksi, sillä ilman luotettavaa kumppania Venäjällä ei voi tehdä bisnestä”*, toteaa Schenkerin Venäjän vientiosaston Heikki Hellsten.

Suomalaisten näkökulmasta Pietari ja Moskova ovat olleet perinteisesti päämarkkina-alueita, mutta nyt ovet ovat avautumassa myös muille alueille. Tällaisia kiinnostavia kohteita ovat DB Schenkerin Venäjä-osaston mukaan mm. Syktyvkar (Сыктывкар) ja Jekaterinburg (Екатеринбург), joissa monet suomalaisyritykset jo toimivatkin. Venäjän avautuminen on haaste kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksille. Moskovon ja Pietarin ulkopuolella toimivat yritykset kokevat usein tullauksen ja logistiikan haasteeksi. DB Schenkerin paikallinen jakeluverkosto Venäjällä on ainutlaatuinen. Valtavassa verkostossa on 78 toimipistettä ja kuljetusliikenne on täysin aikataulutettu. Se soveltuu siis erinomaisesti tuontitavaroiden jakeluun Venäjän markkinoilla. Perinteisesti suomalaisyritykset ovat hoitaneet kuljetukset Pietariin tai Moskovaan ja venäläinen kauppakumppani on hoitanut tuotteiden jakelun.

DB Schenker on toiminut Venäjällä vuodesta 1992 lähtien ja konserni on kiinnostunut Venäjän toimintojen kehittämisestä. Näin käytössä ovat omat ja kansainväliset resurssit, mikä mahdollistaa entistä parempien ratkaisujen kehittämisen. Seurauksena tosin on se, että suuret kansainväliset huolintayhtiöt kasvavat Venäjällä ja pienemmät kuljetusliikkeet menettävät markkinaosuuttaan. Tämä siksi, koska suuret asiakkaat hankkivat yhä enemmän palveluita luotettavilta palveluntarjoajilta.

Suomen ja Venäjän välisellä kaupalla on pitkät perinteet, jotka selittyvät historiallisilla yhteyksillä ja maantieteellisellä läheisyydellä. Suomalaiset yritykset toimittavat tavaraa yhä enemmän Venäjän markkinoille. Venäjä onkin noussut toiseksi suurimmak-

si vientimaaksi ja muutos on merkittävä. DB Schenkerin Venäjä-osaston mukaan Suomi on Venäjälle kolmanneksi tärkein eurooppalainen kauppakumppani ja myös merkittävä transitomaa. Suomalais-Venäläisen kauppakamarin kyselytutkimuksen mukaan Suomen kauppa Venäjän kanssa kasvaa mutta ei yhtä nopeasti kuin aikaisemmin. Venäjän talouden ennakoitaan kasvavan vähän alle viiden prosentin vauhtia. Vaikka Venäjä on onnistunut välttämään talouskriisin pahimman kuopat, näkyy sen taloudessa kuitenkin tiettyä varovaisuutta. Näköpiirissä ei kuitenkaan ole kasvun esteitä.

6.1 Kohdeorganisaation tarkempi kuvaus; DB Schenker

Schenker on osa Deutsche Bahn organisaatiota, joka on Saksan valtion rautatieyhtiö. Deutsche Bahn on perustettu vuonna 1994, ja se on maailman johtavia matkustaja- ja tavaraliikenteen yhtiöitä. Se työllisti vuonna 2011 n. 295 000 työntekijää 130 maassa. Deutsche Bahn käsittää kolme eri toimialaa: matkustajaliikenteen, jota hoitaa DB Bahn, raideliikenteen infrastruktuuri DB Netze ja kuljetus- ja logistiikka toiminnot DB Schenker.

DB Schenker on Deutsche Bahnin kuljetus- ja logistiikkadivisioona, joka on yksi johtavista logistiikkapalveluiden tarjoajista maailmassa. Sen liikevaihto on yli vuonna 2011 19 Mrd€, ja se työllisti vuonna 2013 n. 90 000 työntekijää n. 2 000 toimipisteessä ympäri maailmaa. Maa-, lento- ja merikuljetusten lisäksi se tarjoaa monipuolisen logistiikkapalveluiden valikoiman, jotka sisältävät globaalien toimitusketjujen hallintaan liittyviä ratkaisuja. Tällä hetkellä DB Schenker on ykkönen Euroopan rautatie- ja maakuljetuksissa, toinen maailmanlaajuisessa lentokuljetuksissa ja kolmas maailmanlaajuisissa merikuljetuksissa. DB Schenkerin keskeisin kilpailija kansainvälisessä liikenteessä on DHL, jonka liikevaihto oli vuonna 2011 53 Mrd€, ja kotimaan kuljetuksissa Kaukokiito Oy ja Itella Oy.

Suomessa Schenker Oy:n keskeisimmät palvelut keskittyvät kansainvälisiin meri- ja lentokuljetuksiin sekä Euroopan maakuljetuksiin. Suomessa Schenkerin kotimaankuljetuksista vastaa Schenker Cargo Oy ja Suomen Kiitoautot Oy, joiden alaisuuteen kuuluvat kotimaan varastointi- ja logistiikkapalvelut, kiitolinjan tavaraliikenteen palvelut, Express-pakettipalvelut ja kotijakelupalvelut. Näiden lisäksi Suomessa toimii myös Rengaslinja Oy, joka Nokian Renkaat Oyj:n logistiikan ja Schenker East Oy:n, joka kattaa globaalin DB Schenker -konsernin itäisen Euroopan toiminnot. Suomessa

kansainvälisen liikenteen liikevaihto vuonna 2011 oli 282,3 M€ ja henkilöstöä oli 450 ja kotimaan toimintojen liikevaihto oli 289 M€ ja henkilöstöä oli 1466.

DB Schenkerin liikeidea on tarjota kehittyneitä kuljetus-, logistiikka- ja tietopalveluja, jotka vastaavat markkinoiden vaatimuksia niin laadun, tehokkuuden, helppouden kuin yhteiskuntavastuunkin osalta. Schenkerin arvoja ovat Asiakaslähtöisyys, operatiivinen huippuosaaminen, verkostoituminen, kannattavuus ja kasvu ja yhteiskuntavastuu.

DB Schenkerin keskeisimmät palvelut ovat edellä mainittujen palveluiden lisäksi myös varastointipalvelut, verkkopalvelut ja asiakaspalvelu. (DB Schenkerin henkilöstöosaston työntekijän käsikirja 2013.)

6.2 Tutkimusaineiston hankinnan kuvaus

Tutkimusaineisto muodostuu pääosin kahdella eri tavalla: Lähettämällä kysely venäläisille yrityksille ja keräämällä tietoa itsenäisesti eri sidosryhmiltä ja vertaamalla näiltä saatua tietoa olemassa olevaan tietoon ja vastuullisen viranomaisen mielipiteisiin ja aiheeseen liittyvään aineistoon ja kirjallisuuteen. Ilman yrityksiltä kerättyä tietoa ei voida arvioida yhteistyön onnistumista ja palveluiden toimivuutta eikä kerätä uutta tietoa, joka antaisi kokonais kuvan nykypäivän tilanteesta.

Ennen kuin on mahdollista lähettää kyselyt, on ensin saatava selville haastateltavien venäläistaustaisten yritysten yhteystiedot. Tässä vaiheessa lähdetään tiedustelemaan yleisesti sähköpostitse eri yrityksiltä, järjestöiltä ja viranomaisilta. Tutkimuksen toimeksiantajalla ei ollut valmista materiaalia tarjottavana, joten kartoitus tehdään kokonaan tutkijan toimesta. Kartoitusta varten tiedustelut lähetetään mm. alueellisille kauppakamareille sekä Suomalais-Venäläiselle kauppakamarille, alueellisille kehittämisyrityksille, Suomen tullille, Kotkan satamalle, Finnprolle ja erinäisille logistiikka- ja kuljetusyrityksille. Tämä on selkeästi tutkimuksen aikaa vievin osuus, koska useimmiten yhteystietoja ei joko ole tai niitä ei syystä tai toisesta voida luovuttaa eteenpäin salassapitovelvollisuudesta johtuen tai rekisterilistauksia saattaa löytyä tietoa, mutta ne eivät ole aina julkisesti kerättyjä rekistereitä, joten niitä ei voida luovuttaa.

Erilaisiin tutkimuksiin tarvitaan erilaista tietoa. Kirjoituspöytätyö tutkimukseen tarvitaan valmista aineistoa tilastoista, tutkimuksista ja eri tietolähteistä. Kirjoituspöytätyö-

musta voidaan tarpeen mukaan täydentää esimerkiksi haastatteluilla. (Laatikainen, L. 2004. Tavoitteellinen markkinointi, 32.)

Kirjoituspöytä tutkimus valitaan tähän opinnäytetyöhön, koska haastateltavien yhteystiedot tulee saada ensin selville ja samalla selvittää heidän tarkemmat toimialansa. Lisäksi opinnäytetyöhön tulee kerätä teoria-aineistoa tutkimusongelmassa esiintyvien kysymyksistä saatujen varsinaisten tutkimustulosten tueksi.

Useimmiten tutkija kerää oman havainnointiaineistonsa. Tällainen empiirinen tietoa sisältävä välikäsi sisältää tietoa tutkimuskohteesta, ja siksi sitä nimitetäänkin primaariaineistoksi. On myös mahdollista saada käyttöön muiden keräämää aineistoa, sekundaariaineistoa.

On myös mahdollista, että tutkimusongelman joihinkin osiin voi saada vastauksen jo valmiiden aineistojen pohjalta; osaan ongelmista on haettava vastausta keräämällä itse lisää aineistoa. Esimerkiksi tutkimuksen alkuvaiheessa, kartoituksen yhteydessä saadusta yhteystietoluettelosta kävi ilmi myös kyseisen yrityksen palvelut, kuten huolinta-, rahtaus-, kuljetus-, varastointi- ja ulkomaankuljetuspalvelut.

Tilastotietokannat tarjoavat monipuolisen valikoiman taulukkomuotoista tilastotietoa eri käyttäjien tarpeisiin. Tietokantoja pitävät kansalliset ja kansainväliset järjestöt ja laitokset sekä kaupalliset yritykset. Mistä löytää tarvittavan tiedon? Tätä varten ovat ns. viitetietokannat. Jos haluaa saada käyttöönsä sisältötietoa, tätäkin varten on omat, ns. lähdetietokannat. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 175-176.)

6.3 Aineiston käsittelyn ja analysoinnin kuvaus

Tutkimuksen kyselyosuus suoritetaan puolistrukturoidulla haastattelumenetelmällä, joka tunnetaan myös teemahaastatteluna. Teemahaastattelu on strukturoidun eli lo-makehaastattelun välimuoto. Teemahaastattelussa on tyypillistä, että haastattelun aihepiirit eli teema-alueet ovat tiedossa, mutta kysymysten tarkka muoto ja järjestys puuttuu. Teemahaastattelua käytetään paljon kasvatus- ja yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa, koska se vastaa hyvin monia kvalitatiivisen tutkimuksen lähtökohtia. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 197-198.)

Tällainen haastattelumuoto valitaan, koska tässä tutkimuksessa yritetään selvittää nykyinen yleistilanne ja tyytyväisyys/tyytymättömyys ja samalla tutkittava kohde voi vapaasti arvioida syitä, mikäli tarvetta on. Menetelmä on hyvä, koska sillä saadaan selville tutkittavien spontaanit mielipiteet, sekä kokemukset ja mahdolliset mielikuvat.

Kysely suoritetaan verkkokyselylomakkeena muodossa, ja siinä esitetään samat kysymykset kaikille, mutta sana on vapaa. Tällä menetelmällä on hyvä saada selville haastateltavien spontaanit mielipiteet, kokemukset ja heille muodostuneet erilaiset mielikuvat. Käytännössä haastattelun muodoksi tulee puolistrukturoitu haastattelu, joka luokitellaan pääasiassa teemahaastatteluksi. Puolistrukturoitu haastattelu on lomakehaastattelun ja avoimen haastattelun välimuoto. Puolistrukturoitu haastattelu ei kuitenkaan ole yksinomaan kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmä, vaan se on yhtä hyvin käyttökelpoinen myös kvantitatiivisesti painottuneessa tutkimuksessa. Aineistosta voidaan laskea frekvenssejä, sitä voidaan saattaa tilastollisen analyysin edellyttämään muotoon ja tuloksia voidaan analysoida ja tulkita monin tavoin. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 197.)

7 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS JA TULOKSET

Alustavasti tutkimuksessa yhteistyössä toimineilta sidosryhmiltä saatujen ja yhteen kerättyjen tietojen mukaan venäläistaustaisia logistiikka- ja kuljetusalan toimijoita on Kaakkois-Suomen (mukaan lasketut kunnat olivat Hamina, Kotka, Pyhtää ja Virolahden) alueella yhteensä 129. Toimialojen suuntautuneisuudet olivat Huolinta ja rahtaus, tieliikenteen tavarakuljetukset ja varastointi.

7.1 Tutkimusmenetelmien käyttö

Tutkimuksen tavoitteena oli kehittää nykyisiä Kaakkois-Suomen ja Venäjän välisiä logistiikkaan liittyviä toimintatapoja sekä venäläistaustaisten yritysten etabloitumista Suomen markkinoille tuottamalla uutta tietoa Kaakkois-Suomen alueella toimivien venäläisten logistiikka-alan toimijoiden toimintaympäristöstä. Tavoite pyrittiin saavuttamaan kartoittamalla venäläisiä logistiikka-alan toimijoita, haastatteleamalla heitä verkkokyselyn avulla ja vertaamalla tuloksia vastuullisen viranomaisen tai asiamiehen mielipiteisiin. Tutkimus perustuu kvalitatiiviseen tutkimusmetodiin, eli tutkimuksella pyritään ymmärtämään ja kuvailemaan tuloksia yksittäisen yksilön näkökulmasta.

7.2 Tutkimuksen kysymysten laadinta

Tutkimuksen alussa tieto kerätään eri sidosryhmiltä ja toimeksiantajalta. Alustavasti tutkimuksessa yhteistyössä toimineilta sidosryhmiltä saatujen ja yhteen kerättyjen tietojen mukaan venäläistaustaisia logistiikka- ja kuljetusalan toimijoita on Kaakkois-Suomen (mukaan lasketut kunnat olivat Hamina, Kotka, Pyhtää ja Viro-lahti) alueella yhteensä 129. Toimialojen suuntautuneisuudet olivat Huolinta ja rahtaus, tieliikenteen tavarakuljetukset ja varastointi.

Tässä tutkimuksessa valitaan haastateltaviksi ne organisaatiot, joiden yhteystiedot ovat saatavilla. Yhteystiedoilla varustettuja yrityksiä löytyi yhteensä 89, joista 59:lle löytyi myös sähköpostiosoite. Näistä valittiin 40 vaihtoehtoa ja heille lähetettiin linkki verkkokyselylomakkeeseen sähköpostitse.

Kyselytutkimuksen perusteella pyritään selvittämään venäläistaustaisten logistiikka-toimijoiden nykytilaa ja mahdollisia kehitystarpeita Kaakkois-Suomen alueella.

Sähköpostikyselyssä käytetyt kysymykset laadittiin yhdessä toimeksiantajan, eli DB Schenkerin Helsingin osaston Venäjän vientiosaston yhteyshenkilön kanssa sekä seudullisten kehittämissyhtiön asiantuntijoiden kanssa. Kysymykset koostuivat yhteensä kymmenestä avoimesta kysymyksestä.

Kyselyssä toimijoita pyydettiin kommentoimaan vapaamuotoisesti heidän näkemyksistään toimintaympäristöstä sekä Suomessa ja Venäjällä, syitä ja kokemuksia Suomen etabloitumisesta sekä yhteistyöstä eri sidosryhmien ja yhteistyökumppaneiden kanssa. Tarkemmat verkkokyselyssä käytetyt kysymykset löytyvät liitteestä 2, sivuilta 59 – 60.

7.3 Tutkimuksen toteutus verkkokyselynä

Kysely suoritettiin verkkokyselynä sähköpostin välityksellä. Kysely toteutettiin ja suoritettiin ZEF® -arviointikoneella heidän www-sivuillaan, josta muodostui avattavainlinkki ja joka liitettiin sähköpostin ja saatekirjelmän yhteyteen. Kysely suoritettiin ensisijaisesti venäjäksi, mutta vaihtoehtoisesti myös englanniksi ja suomeksi. Kysely suoritettiin 26.2. - 10.3.2013.

ZEF® -arviointikone on kyselytyökalu, jonka avulla keräät palautteet ja teet kauniit raportit vaivattomasti ja helposti ymmärrettävinä. Arviointikone kerää kaiken tarvitsemasi tiedon päätöksenteon tueksi. Palautteet voit kerätä niin isolta tai pieneltä vastaajajoukolta, kuin tarvitset ja ohjelma laskee puolestasi raportin. Sinun ei tarvitse käyttää aikaa turhaan pohdiskeluun, excel-raportointiin tai esitysten tekemiseen. (ZEF -arviointikoneen esittely yrityksen kotisivuilla.)

Koska kyselyyn vastattiin ZEF® -arviointikoneella netin välityksellä, oli vastaajilla mahdollisuus suorittaa kysely omalla ajallaan missä tahansa haluamassaan paikassa, kuten työpaikalla tai kotona. Tällaisen kyselyn kannalta se on hyvä asia, koska tällöin vastauspaikka on vastaajalle rauhallinen ja ympäristö tuttu. Vastaamiseen on arvioitu kuluvan aikaa maksimissaan noin 10 minuuttia. Koska kysely suoritetaan sähköisesti, ei havainnointia tapahdu lainkaan.

7.4 Tulokset ja niiden analysointi

Kerätyn aineiston analyysi, tulkinta ja johtopäätösten teko on tutkimuksen ydinasia. Se on tärkeä vaihe: siihen tähdättiin tutkimusta aloitettaessa. Analyysivaiheessa tutkijalle selviää, minkälaisia vastauksia hän saa ongelmiin. Niinkin voi käydä, että analyysivaiheessa tutkijalle selviää, miten ongelmat olisi oikeastaan pitänyt asettaa. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 209.)

Tällä tutkimuksella pyritään ymmärtämään venäläisten logistiikka-alan toimijoiden mietteitä kokemuksistaan ja toivomuksistaan liiketoimintansa suhteen Suomessa. *Ymmärtämiseen* pyrkivässä lähestymistavassa käytetään tavallisesti kvalitatiivista analyysia ja päätelmien tekoa. Tutkimus ei ole kuitenkaan vielä valmis silloin kun tulokset on analysoitu. Tuloksia ei pitäisi jättää lukijan eteen jakaumina ja korrelaatioina, vaan niitä on selitettävä ja tulkittava. *Tulkinnalla tarkoitetaan sitä, että tutkija pohtii analyysin tuloksia ja tekee niistä omia johtopäätöksiä.* (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 212-213.)

Tutkimuksen verkkokyselyn ensimmäisessä kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta mitkä ovat heidän näkemyksensä logistisesta toimintaympäristöstä Suomessa? Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

”Toimintaympäristö on muuten kunnossa, mutta jatkuvat eri logistiikan lakot vaikuttavat negatiivisesti.”

”Joka päivä tilanne käy vain huonommaksi ja huonommaksi. Venäläiset asiakkaat siirtyvät Baltian ja Kazakstanin markkinoille. Liikevaihtomme on laskenut peräti 80 %.”

”Kaiken kaikkiaan Suomessa on hyvä toimia. Suomen tulli voisi kuitenkin olla joustavampi. Sähköinen toimintaympäristö on tuonut mukanaan paljon hyvää, mutta vielä on paljon korjailtavaa. Ongelmia syntyy usein, kun EU:ssa kaikkien maiden systeemit eivät ole yhteneväiset.”

”Tällä hetkellä tilanne on mielestämme todella huono”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista voidaan päätellä, että yleisellä tasolla tilanne olisi Suomessa huonontunut entisestään. Yksi erottuva häiritsevä tekijä vastanneiden mielestä on ammattiliitot ja niiden aktiivisen toiminnan seurauksena aiheutuvat lakot. Voimme todeta, että Venäjällä ay-liikkeet eivät ole yhtä voimakas tekijä työmarkkinoilla kuin Suomessa, joten niiden toiminta saattaa hämmäntää venäläistaustaista pienyrittäjää. Muun muassa ammattiyhdistyksistä johtuvien kustannuksien ja korkean palkkatason vaikutus ajaa muutaman vastanneen mielestä sekä yrittäjät että asiakkaat Itä-Euroopan markkinoille, koska siellä ollaan kilpailukykyisempiä, lisäarvopalveluiden määrä kasvaa ja laatu paranee kehityksen myötä. Tutkija toimii itse logistiikka-alalla ja voi todeta, että kun suuremmilla logistiikka-alan toimijoillakaan ei ole aina helppoa harjoittaa liiketoimintaa kannattavasti, ei se ole helppoa pienemmillä, yksityisillä toimijoillakaan. Prosessit kehittyvät vauhdilla, rakenteellisia muutoksia tapahtuu usein ja YT-neuvottelut ovat alalla yleisiä.

Yleisellä tasolla Suomessa toimiminen koetaan kuitenkin hyväksi. Sähköinen toimintaympäristö on Suomessa yleistä, ja se selkeyttää ja yhtenäistää yritysten toimintaa, vaikka eri maiden väliset toiminnot eivät olisikaan täysin yhteneväiset. Myös Suomen Tullin sähköinen asiointimahdollisuus koettiin hyväksi, vaikka muuten Suomen tullilainsäädäntö koetaankin vaikeaksi ja monimutkaiseksi. Suomen ja Venäjän yhteistyön kasvaessa sähköinen asiointi maiden välillä muuttuu yhtenäisemmäksi.

Tutkimuksen verkkokyselyn toisessa kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta, mitkä ovat näkemyksenne logistisesta toimintaympäristöstä Venäjällä? Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

”Kehittyy koko ajan. Uusia logistiikkakeskuksia nousee koko ajan. Korruptio on edelleenkin ongelmana.”

”Venäjällä tehdään töitä ja kehitytään sillä välin kun Suomi maana menettää ison siivun logistiikan saralla tekemällä pienempien logistiikka-alan toimijoiden elämästä entistäkin vaikeampaa. Muun muassa Kotkassa suuret yritykset, kuten ”Yritys X Oy”, talloo kaikki yksityisyrittäjät ja houkuttelee loputkin asiakkaat itselleen. Se on myös kannattavampaa satamien johdolle. On monesti nähty kun ”Yritys X Oy” pelottelee sataman johtoa lakkoilemalla ja nykyään kun yrittäjät hakevat yhteistyökumppaneita satamista, tarjotaan heille vain ”Yritys X Oy:tä”! Pitäisi varmaan ruveta myös lakkoilemaan, kuulisikohan kukaan?”

”Lisää kilpailua alalle!”

”Viime aikoina tilanne on parantunut huomattavasti.”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista voidaan päätellä, että yleisellä tasolla tilanne olisi Venäjällä parantunut entisestään ja ala kehittyy nopeasti. Schenker Oy:ltä saamien tietojen mukaan nimenomaan suuret kansainväliset kuljetus- ja huolinta-alan yritykset ovat laajentaneet toimintaansa vauhdikkaasti, koska Venäjän markkinoilla on runsaasti liiketoimintamahdollisuuksia. Kuitenkin vastanneiden kesken kävi selvästi ilmi, että korruptio tuottaa edelleenkin ongelmia, vaikka jossain määrin on sitä onnistuttu kansallisella tasolla hyvin kitkemään. Kaiken kaikkiaan vastauksista voidaan päätellä, että kuljetus- ja huolinta-alalla on Venäjällä suotuisat ja kasvavat markkinat ja kilpailua kaivataan lisää.

Tutkimuksen verkkokyselyn kolmannessa kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta mistä syystä olette perustaneet yrityksenne Suomeen? Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

”Suomi on turvallinen ja toimiva kuljetusreitti.”

”Liiketoimintojen kehitys muuttuu koko ajan eurooppalaisemmaksi.”

”Kysynnän vuoksi.”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista voidaan päätellä, että yleisellä tasolla Suomi koetaan edelleenkin hyväksi ja turvalliseksi kauttakulkumaaksi Venäjälle. Syyksi tutkija arvioi Venäjän satamien heikon, mutta alati kehittyvän ja parantuvan tilanteen, joiden kilpailukyvyn parantuessa myös Suomen asema kauttakulkumaana Venäjälle heikentyy aikaisemmista arvioista huolimatta. Euroopasta Suomen kautta kulkevat lähetykset ovat kuitenkin edelleen heikosta taloustilanteesta huolimatta suosiossa, koska Venäjä koetaan edelleenkin arvaamattomaksi ja epäluotettavaksi suhteessa Suomalaisten hyvään maineeseen ja luotettavuuteen. Suomalaisten toimintatavat koetaan myös yhteisemmäksi muiden eurooppalaisten maiden kanssa. Yhdeksi syyksi luoteltiin myös kysynnän lisääntyminen ja tämä tukee käsitystä siitä, että Suomalais-Venäläisen kauppakamarin teettämän tutkimuksen mukaan Suomen kauppa Venäjän kanssa kasvaa noin viiden prosentin vuosivauhtia.

Tutkimuksen verkkokyselyn neljännessä kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta, mitä seikkoja he kokivat toimintansa aloittamisessa helpoksi? Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

”Toimitilojen löytäminen oli helppoa.”

”Rekisteröinti suhteutettuna Venäjään.”

”Helppoa?! Mistä puhutte! Se mikä mahdollisesti voisi olla helppoa kilpailuvien haiden keskellä, niin ehkä mahdollisesti tullidokumentoinnit, joskin nekin todella sekavia.”

”Yrityksen rekisteröinti ja maksut hoituivat suhteellisen helposti.”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista voidaan päätellä, että perustettaessa ulkomaista yritystä Suomeen helpoiksi tekijöiksi koettiin toimitilojen löytäminen ja rekisteröinti sekä patentti- ja rekisterihallitukseen, kaupparekisteriin ja verohallintoon että oleskeluluvan osalta. Tuloksista voidaan päätellä, että suurin osa vastaajista oli käyttänyt seudullista kehittämissyhtiötä apuna, kun taas osa ei selkeästi ollut tutustunut heidän palveluihinsa, jolloin liiketoiminnan aloittaminen ja sen jatkaminen koettiin vaikeammaksi. Tämä lienee normaalia minkä tahansa yrityksen kohdalla perustettaessa yritystä ulkomaille, jossa liiketoimintakulttuuri ja byrokratia eroavat toimijoiden omasta kotimaasta ja ovat heille entuudestaan vieraita. Tutkija toteaa, että ulkomaisen yrityksen on helppoa perustaa yrityksensä Suomeen, jos he käyttävät seudullisen kehittämissyhtiötä apuna.

Tutkimuksen verkkokyselyn viidennessä kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta, mitä seikkoja he kokivat toimintansa aloittamisessa vaikeaksi? Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

”Liiketoiminnan kehitys ja liiketoiminnan ja työpaikkojen säilyttäminen.”

”Jotkin tärkeät Suomen tullin viralliset dokumentit ovat vain suomen kielellä. Ja suurimpana vihollisena ovat ammattiyhdistykset! Ensin koulutat uuden työntekijän ja seuraavat yhdeksän kuukautta (työttömyysehdon täyttymistä edellyttävä yhtäjaksoinen työllisyysaika) heillä ei ole mitään muuta mielessä, kuin; ”Hurraa! Nyt voinkin työskennellä liitoniehdolla miten haluan!” Tätä ammattiliittojen tuhoisaa tapaa toimia täytyy muuttaa.”

”Useat liiketoimintaan liittyvät byrokraattiset vaiheet. Helpottuivat kuitenkin loppua kohden.”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista voidaan päätellä, että jos yrityksen perustaminen Suomeen on helppoa, on liiketoiminnan ylläpitäminen selkeästi vaikeampaa. Jälleen kerran vastanneet kokivat ammattiyhdistysten toiminnan ja verotuksen suurimmiksi haittatekijöiksi, jotka mahdollisesti aiheuttavat koko liiketoiminnan loppumisen kokonaan. Tutkija arvioi, että Suomessa kilpailutilanne koetaan hankalammaksi yritysten siirtyessä suurimpien ja tunnetuimpien kuljetus- ja huolintaliikkeiden asiakkaiksi, joil-

le on helpompaa kilpailla esimerkiksi hintojen ja palveluiden monipuolisuuden varjolla. Myös globaali talouskriisi pakottaa pienemmät logistiikka-alan toimijat ahtaalle. Lisäksi, kun tarkastelemme kyselyn toisessa kysymyksessä saatua yhtä vastausta, erään vastaajan mielestä nimeltä mainitsemaan suurempi ja tunnetumpi kuljetus- ja huolintaliike Kotkassa syö markkinaosuuksia pienyrityksiltä, koska sataman asiakkaille ei hänen mielestään edes tarjota muita vaihtoehtoja. Kyseisen suuryrityksen toimitusjohtaja toimii myös Kymenlaakson Kauppakamarin logistiikkavaliokunnassa, joten onko syytä epäillä, että kyseessä olisi valta-aseman hyväksikäyttö yksityisen edun tavoittelemiseksi? Harvaanasutussa, pienten yhteisöjen Suomessa on normaalia, että jotkin isommissa virassa istuvat henkilöt saattavat olla verkottuneita useampiin päättävirkkoihin. Toisaalta on otettava huomioon, että suurempien yritysten palveluntarjoja ja niihin nidotut lisäarvopalvelut ovat monipuolisemmat ja useimmiten asiakkaille mieluisampia. Asiakkaat saattavat myös mielellään valita tunnetumman ja arvostetumman kuljetus- ja huolintaliikkeen sen luotettavuuden vuoksi, joka taas korreloi suoraan kyseisen yrityksen kokoon, kuin pienemmän ja vähemmän tunnetun yksityisen venäläistaustaisen kuljetus- ja huolintaliikkeen.

Tutkimuksen verkkokyselyn kuudennessa kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta, mitä he olisivat toivoneet / toivoisivat jatkossa sidosryhmiltä? Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

”Työntekijöiden tietojen läpinäkyvyyttä, suosituskirjeet edellisiltä työnantajilta ja CV. Olen kyllästynyt veltoilijoihin.”

”Joustavuutta Suomen tullilta. Usein on hankalaa löytää kultainen keskitie Suomen ja Venäjän tullien vaatimusten välille.”

”Luotettavuutta.”

”Tunnollisuutta, tasa-arvoa ja kunnioitusta.”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista nousi esiin tullaukseen liittyvät toimintatavat, joihin kaivataan Suomen ja Venäjän tullin välillä joustavampaa ja sujuvampaa yhteistyötä. Monesti tullidokumentoinnit koetaan vaikeaselkoisiksi ja hitaiksi toimenpiteiksi, jotka aiheuttavat varsinkin kuljetusliikkeitä päänsärkyä. Varsinkin pienen yksityisyrityksen on joskus vaikea ymmärtää kaikkia tullin asettamia vaatimuksia ja tarkastuksien mää-

rää. Tutkija arvioi, että syy vaikeiksi koettuihin tullidokumentointeihin on kaksoislaskutuksen ehkäiseminen Venäjän viennin osalta. Kaksoislaskutuksella tarkoitetaan valekauppaa, jolla alennetaan tullattavan tavaran arvoa ostamalla vapaasti myyjämaan varastosta ja myymällä lastauksen jälkeen tappiolla esimerkiksi veroparatiisissa olevalle yhtiölle tappiollisena, kun lähetys on jo matkalla rajalle. Tällä tavalla saadaan aikaiseksi alempi tulliarvo, jolloin säästetään veroissa. Tätä tapaa yritetään ehkäistä juuri sähköisten toimintojen lisäämisellä, joka Suomen tullin osalta on hyvässä tilassa mutta Venäjän tullin osalta ei. Kehitystä kuitenkin tapahtuu Venäjälläkin ja sähköinen toimintatapa lisääntyy. Yritykset mainitsivat myös luotettavuuden ja tasa-arvon yhdeksi mainittavaksi tekijäksi. Tutkijan mielestä on hyvinkin mahdollista, että kulttuurilliset, ja ennakkoluuloiset asenteet vaikuttavat tänä päivänä vielä Suomen ja Venäjän väliseen kanssakäymiseen ja varsinkin suomalaiset monasti kokevat, että venäläisiin ei voi täysin luottaa. Tämä taas vaikuttaa suoraan näiden kahden eri sidosryhmän väliseen kanssakäymiseen, varsinkin kansainvälisen kaupan osalta.

Tutkimuksen verkkokyselyn seitsemännessä kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta mitä he olisivat toivoneet / toivoisivat jatkossa viranomaisilta? Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

”Kävimme aikoinaan TransRussia 2012 -Expossa. Sijoitimme 15 000 euroa siihen ja saimme takaisin 5 000 euroa, vaikka luvattiin vähintään puolet takaisin. Viro rahoittaa pienyrityksiään 100 prosentilla! Luonnollisesti, tänä vuonna emme mene enää kyseiseen tapahtumaan. Onko todella niin, että Albanian lentopallojoukkueen tukeminen on tärkeämpää kuin oman maan pienyrittäjien? Ja kenen taskusta nämä rahat revitään?”

”Kaipaisimme verotuksen helpottamista ja alentamista.”

”Vähemmän EU-direktiivejä! Kuunnelkaa välillä yrittäjiäkin.”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista voidaan päätellä, että suomalaisilta viranomaisilta toivottaisiin enimmäkseen verohelpotuksia ja/tai tuloverojen alentamista liiketoiminnan kannattavuuden tukemiseksi sekä vuorovaikutusta yrittäjien ja viranomaisten välillä. On kuitenkin huomioitava kahden eri maan väliset kulttuurilliset eriävyydet, jotka vaikuttavat myös viranomaisten toimintaan ja käyttäytymiseen. Venäjä ei ole EU:n jäsen, joten se laatii omat lakinsa ja direktiivinsä nykyisin yhteistyössä maail-

man kauppajärjestön, WTO:n kanssa kun taas Suomen viranomaiset tulkitsevat säännöissään myös EU-lainsäädäntöä, joka taas on erilainen kuin Venäjällä. Lisäksi tutkimuksesta on useaan otteeseen käynyt ilmi ulkomaisten yritysten tyytymättömyys Suomen verotusasteeseen, joskaan se ei aina miellytä edes suomalaisia yksityisyrityksiä.

Tutkimuksen verkkokyselyn kahdeksannessa kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta, mitä he olisivat toivoneet / toivoisivat jatkossa valtiolta? Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

”Enemmän pienyrittäjien huomioimista ja tukemista.”

”Verotuksen alentamista.”

”Työnantajien verotukset/tuloverot alemmas.”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista voidaan päätellä, että Valtion tulisi huomioida enemmän pienyrittäjiä ja tukea niitä. Koska jälleen kyselyyn vastanneet vetosivat Suomen korkeaan yritysverotukseen, tutkija päättää, että nimenomaan verotuksen alentaminen toisi suurimman hyödyn jatkossa etenkin pienyrittäjille. Kuitenkin 21.3.2013 uutisoitiin, että Suomen hallitus on päättänyt alentaa yritysverotusta nykyisestä 24,5 prosentista 20 prosenttiin, joka on jopa Ruotsin ja Viron yritysverotusta alempi. Tällä tavoitellaan työpaikkojen säilyttämistä ja voidaan siis todeta, että sekä suomalaisten että ulkomaisten yritysten toiveita on kuultu ja kaivattua helpotusta yritysverotukseen on tulossa. Veroalennuksen tavoitteena on turvata työpaikkojen määrä ja yritysten kannattavuus.

Tutkimuksen verkkokyselyn yhdeksännessä kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta mitä asioita ja / tai olosuhteita heidän mielestään tulisi muuttaa? Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

”Helpompia raportointijärjestelmiä kaikille pienyrittäjille. Luvan hankkiminen Suomen tullilta tullivaraston ylläpitämiseen kestää vähintään kolme kuukautta! Mitä järkeä tässä on? Me joudumme odottamaan asiakkaitamme myös tuon kolme kuukautta ja työskentelemään tappiolla

ja tavarat seisovat ylipurettuna ulkomaisissa varastoissa, jotta emme menettäisi asiakkaitamme. Jälleen liikaa turhanpäiväistä byrokratiaa!”

”Yleisiä virallisia normeja.”

”Vähentää ammattiyhdistyksien valtaa.”

”Vähentää ammattiyhdistysten kustannuksia.”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista voidaan päätellä, että tullin toiminnan nopeuttaminen ja ammattiyhdistysten vaikutusvallan rajoittaminen koettiin tärkeimmiksi asioiksi tai olosuhteiksi, joihin kaivattaisiin muutosta. Tutkija päätelee, että yritykset, jotka kokevat tullin toiminnan hitaaksi, eivät todennäköisesti ole vielä siirtyneet käyttämään sähköisiä tullausjärjestelmiä esimerkiksi tullin kotisivujen välityksellä. Niiden tarkoitus on nimenomaan nopeuttaa käsittelyä. Venäjän liikenteessä se on vaikeaa, koska Venäjällä ei ole siirrytty kokonaisuudessaan sähköiseen asiointiin ja Suomen ja Venäjän väliset ohjelmat eivät tue toinen toisiaan.

Kyselyyn vastanneet kokivat myös ammattiyhdistysten ja liittojen toiminnan kannattamattomaksi yrittäjän kannalta. Ammattiliittojen tarkoitus on parantaa ja puolustaa työntekijöiden työehtoja. Tutkija päätelee, että ammattiliitot voivat liian helposti määrätä yritysten toiminnasta ja jatkuvat työnseisaukset alalla, varsinkin laittomat työnseisaukset, tuottavat merkittäviä tappioita yrityksille. Tutkija arvioi myös, että Suomessa ammattiliittojen toiminta on aktiivisempaa kuin Venäjällä, jonka vuoksi Suomen ammattiliittojen aktiivisuus saattaa arveluttaa Venäläistä yrittäjää.

Tutkimuksen verkkokyselyn kymmenennessä ja viimeisessä vapaamuotoisessa kysymyksessä tiedusteltiin vastaajilta, ovatko he käyttäneet oman alueensa seudullisen elinkeinoyhtiön palveluita? (Esim. CURSOR OY) Vastaukseksi saatiin seuraavia mielipiteitä:

*”Yritin kerran. Koko touhu oli vain pulisemista ja kahvinjuontia. Todel-
la sääli, että valtion rahat hukkuvat tällaiseen roskaan.”*

”Kyllä. Olemme käyttäneet jo pitkään.”

”En.”

Kyselyyn vastanneiden tuloksista voidaan päätellä, että arviolta n. 75 % vastanneista oli käyttänyt yhtä tai useampaa seudullista kehittämissyhtiötä vähintään yhden kerran. Puolet vastaajista sanoi käyttävänsä niiden palveluita jatkuvasti. Tutkija arvioi, että seudullisten kehittämissyhtiöiden hyvinä puolina koetaan niiden palvelualltius ja halu satsata uusiin kehittyviin aloihin. Myös verkostoituminen on ulkomaiselle pienyritykselle kallisarvoinen voimavara, jonka avulla voidaan esimerkiksi palkata kyseiselle yritykselle lisää osaavaa työvoimaa. Kaikin puolin kyselyn tuloksista voidaan päätellä, että perustehtävissään seudulliset kehittämissyhtiöt koetaan hyviksi.

Arviolta n. 25 % vastanneista koki alueellisten kehittämissyhtiöiden toiminnan turhaksi. Eräs kyselyyn vastannut olisi kaivannut vähemmän "kahvittelua" ja enemmän toimintaa. Tutkija uskoo, että monet yrityspäättäjät arvostavat enemmän tehokkuutta ja sen vuoksi kehittämissyhtiöiden toiminta voidaan kokea välillä pelkäksi "kahvitteluksi", kun asioiden käsittely ei etene. Lisäksi tulee miettiä, keskittyvätkö seudulliset kehittämissyhtiöt todella koko seutualueen (esimerkiksi koko Kaakkois-Suomen) kehittämiseen vai keskittyvätkö ne vain yhden suuren tai muutaman suurimman kasvukeskuksen kehittämiseen. Esimerkiksi Kotkan kaupungista löytyy satama ja Kouvolan kaupungista ei, joten onko syytä epäillä, että palvelut pyritään keskittämään tämän vuoksi juuri Kotkan kaupunkiin vai onko kyseessä vain yritysten luonnollinen etabloituminen satamakaupunkiin suurimpien kuljetusreittien varrelle?

7.5 Tutkimusasetelman ja toteutuksen arviointi

Toimeksiantajan laatimaan opinnäytetyön valintaan vaikutti osittain Venäjän viennin ja –tuonnin, sekä sen merkityksen jatkuva kasvu. Aihe on siis melko ajankohtainen, joten lähempi venäläisten logistiikka-alan toimijoiden tuntemus ja ymmärtäminen ymmärrettävästi kiinnostaa kansainvälisiä huolinta- ja kuljetusyrityksiä. Kyseisiä toimijoita on todennäköisesti tutkittu ennenkin, mutta siitä oli saatavilla melko hajanaista tietoa. Useimmissa aiemmissa tutkimustapauksissa niistä kerätty tieto ei ollut myöskään julkista tai sen saaminen oli muutoin vaikeaa. Koska asiasta ei suoranaista tietoa löytynyt, teki se aiheesta poikkeuksellisen mielenkiintoisen. Myös tutkimuksen tietoperustan muokkaamisessa kiinnitettiin huomiota siihen, että aihealue saataisiin mahdollisimman kattavaksi.

Opinnäytetyön innovatiivisuuden eli käyttökelpoisuuden arvioinnissa otetaan huomioon tutkimuksen vastaavuus toimeksiantajan esittämiin toiveisiin ja tarpeisiin. Tutkimuksella kyettiin vastaamaan asetettuihin tavoitteisiin hyvin. Toimeksiantajan yritys sai käyttöönsä uutta tietoa Kaakkois-Suomessa toimivista logistiikka-alan toimijoista sekä heidän näkemyksistään siitä, mitkä olivat liiketoiminnan kriittisimmät pisteet ja miten alaa tulisi jatkossa mahdollisesti kehittää. Kilpailevien yritysten tuntemus kansainvälisillä markkinoilla myös lisää toimeksiantajan yrityksen kilpailukykyä kiristävillä markkinoilla. Tutkimuksen toteuttaminen tuotti tekijälleen myös sellaisen kokemuksen ja tietotaidon saavuttamisen, joka tulee olemaan erittäin käyttökelpoista myöhemmässä vaiheessa ammattiuralla.

Tutkimuksen laatiminen vaati tekijältään vastuullisuutta ja oma-aloitteellisuutta alusta alkaen. Jo pelkästään kartoitusvaiheessa alkuun pääseminen oli hidasta, koska tietoa oli niukasti ja sitä oli kerättävä yhteyshenkilö kerrallaan. Useimmiten yhteyshenkilöt eivät osanneet auttaa, joten he siirsivät tiedustelut toiselle, joka mahdollisesti teki samoin tai ei osannut auttaa. Monet jättivät myös vastaamatta mitään. Useimmiten yhteistyö sujui kuitenkin mutkitta ja tarvittava tieto saatiin ennemmin tai myöhemmin.

7.6 Tulosten luotettavuuden arviointi

Tutkimuksessa pyritään välttämään virheiden syntymistä, mutta silti tulosten luotettavuus ja pätevyys vaihtelevat. Tämän vuoksi kaikissa tutkimuksissa pyritään arvioimaan tehdyn tutkimuksen luotettavuutta. Tutkimuksen luotettavuutta mitataan reliabeliudella ja validiudella. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 216.)

Tutkimuksen reliabelius tarkoittaa mittaustulosten toistettavuutta, eli toisin sanoen tutkimuksen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Jos esimerkiksi kaksi arvioijaa päätyy samanlaiseen tulokseen, voidaan tulosta pitää reliabelina. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 216.)

Tutkimuksen validius eli pätevyys tarkoittaa mittarin ja tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä on tarkoituskin mitata. Mittarit ja menetelmät eivät välttämättä aina vastaa sitä todellisuutta, jota tutkija kuvittelee tutkivansa. Esimerkiksi kyselylomakkeiden kysymyksiin saadaan vastaukset, mutta vastaajat ovat saattaneet käsittää monet kysymykset aivan toisin, kuin tutkija on ajatellut. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 216-217.)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa reliabiliteetti ja validiteetti ovat saaneet erilaisia tulkintoja. Termit saatetaan kytkeä kvantitatiiviseen tutkimukseen, jonka piirissä nämä käsitteet ovat syntyneetkin, ja niiden käyttöä pyritään välttämään. (Hirsjärvi, Remes & Saja-vaara 2005, 217.)

Reliabiliteettia ja validiteettia arvioidaan tarkemmin luvussa yhdeksän eli yhteenvedon yhteydessä.

8 POHDINTA JA JATKOEHDOTUKSET

Yksi tutkimuksen tavoitteista on toimeksiantajan toiveesta pyytää ulkopuoliselta vastuulliselta viranomaiselta ja/tai alan asiantuntijalta kommentteja verkkokyselyssä saatuihin venäläisten logistiikka-alan toimijoiden vastauksiin. Toimenpiteen tarkoituksena on peilata kyselyyn vastanneiden venäläisten logistiikka-alalla toimivien yritysten ja alaan perehtyneiden suomalaisten logistiikka-alan asiantuntijoiden käsityksiä keskenään yleisellä käytännön tasolla. Tämän toimenpiteen tavoitteena on ymmärtää mahdollisten syntyneiden ongelmien syitä ja esittää niiden perusteella mahdollisia parannusehdotuksia. Tutkimuksen tuloksia suostuivat kommentoimaan yhdessä tutkijan kanssa Kouvola Innovation Oy:n projektipäällikkö ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka Ry:n logistiikkapäällikkö. He tutustuivat tuloksiin ja esittivät näkemyksensä omien henkilökohtaisten ja yleisten näkemystensä puitteissa.

Kun tarkastellaan Suomen logistista toimintaympäristöä, kommentoijien näkemyksen mukaan Suomi on etenkin eurooppalaisesta näkökulmasta turvallinen ja luotettava kuljetusreitti ja esimerkiksi aikataulutukset toimivat hyvin. Logistiikan osalta haasteita luovat väylämaksut, jotka ovat Suomen transitoliikenteessä verrattain korkeita. Heidän arvioiden mukaan rautateiden merkitys korostuu tulevaisuudessa verrattuna maantiekuljetuksiin muun muassa EU:n rikkidirektiivien myötä. Suomen Tulli koetaan kehityshaluiseksi, ja sillä on myös kuljetusten osalta suuri vastuu. Vastaajien mielestä ammattiliittojen toiminta ja lakot koettiin alalla haitallisiksi liiketoiminnan kannalta ja kommentoijat arvioivat, että tulevaisuudessa Suomen Valtion tuleekin keskittyä yhä enemmän työnantajien ja työntekijöiden väliseen toimivaan yhteistyöhön pärjätäkseen kiristyneillä kansainvälisillä logistiikkamarkkinoilla. Työnantajien näkemyksen mukaan työntekijä ei ole enää ”kingi” ja pärjätäkseen tulisi ”puhalleta yhteen hiileen” sen sijaan, että lakkoillaan työehtosopimuksen päättyessä 1-3 vuoden jaksoissa. Venäjään verrattaessa Suomi on pieni toimija, ja Venäjän ohjatessa federatiivisia rahavirtoja yhä

enemmän omien satamiensa kautta laskee Suomen kilpailukykyä, eivätkä siihen kuviin työnantajien ja työntekijöiden väliset eripurat sovi.

Kun tarkastellaan Venäjän logistista toimintaympäristöä, kommentoijien näkemyksen mukaan Venäjällä keskiluokka kasvaa voimakkaasti ja kulutus kasvaa. Kulutuksen kasvaessa kuljetustarve lisääntyy ja volyymit kasvavat. Venäjällä on rajallinen määrä satamia, joten on syytä kysyä, pystyvätkö sen satamat läpäisemään kaiken tämän tavaravirran. Suomen satamilla on tässä suhteessa etu, joka sen tulisi hyödyntää. Venäjän logistiikkavirrat ovat keskittyneet pääasiassa Moskovaan ja Pietariin, mutta tulevaisuudessa myös muiden suurien kasvukeskusten merkitys lisääntyy. Tämä vaikuttaa Venäjän logistisiin ratkaisuihin. Kommentoijat kokivat kuitenkin, että sijoittajilla on edelleen isot riskit, joka luo epävarmuutta investointeihin. Isojen tavaravarastojen pitäminen on Venäjällä edelleen riskialtista, joten useat isot toimijat etsivät varastointimahdollisuuksia Venäjän rajojen läheisyydestä, kuten Suomesta ja Baltiasta. Vuonna 2011 Venäjän logistiikkavirrat kasvoivat n. 15 prosenttia, joka on n. 2 - 2,5-kertainen verrattuna Suomeen, joten kehitys on erittäin nopeaa. Suomi on kommentoijien mukaan osoittautunut tässä kilpailussa häviäjäksi, ja sen taso on yli puolet alemmalla tasolla, kuin se on ennen ollut. Kommentoijat arvioivat, että itä-liikenne ei ole yrityksistä huolimatta elpynyt eikä ehkä tule elpymäänkään.

Kun tarkastellaan venäläisten logistiikka-alan toimijoiden yrityksen perustamissyitä Suomeen, kommentoijien näkemyksen mukaan yleisin syy voisi olla Suomen sijainti lähellä Venäjää. Venäjällä liiketoiminta muuttuu koko ajan eurooppalaisempaan suuntaan. Suomi toimii porttina EU-markkinoille ja Suomessa on esimerkiksi hyvä testata toimintakonsepteja ennen siirtymistä isoimmille Euroopan markkinoille. Suomessa on myös luotettavampaa tehdä investointeja ja sijoituksia verraten Venäjään, koska korruptiota ei juuri ole. Suurimpana tekijänä ovat viranomaiset, jotka eivät ole lahjottavissa. Jos Venäjällä esimerkiksi tapahtuu lainsäädännöllisiä muutoksia, lähinnä verotuksen osalta, saattaa tämä lisätä varastointia Suomen puolella.

Kun tarkastellaan venäläisten logistiikka-alan toimijoiden kokemuksia yrityksen perustamisesta Suomeen, kommentoijien näkemyksen mukaan yrityksen perustaminen on helppoa ja nopeaa, sekä yritystoiminnan aloittamiseen on mahdollista saada tukea. Suomalaiset ovat melko kielitaitoisia, joten työvoiman palkkaaminen on mutkatonta. Myös seudullisten elinkeinoyhtiöiden palveluja on mahdollista hyödyntää osittain

maksutta ja kyselyn tuloksien mukaan n. 75 % vastanneista on käyttänyt kehittämissyhtiöiden palveluja yhden tai useamman kerran. Eräs vastaajista koki, että tullidokumentointikäytäntö on Suomessa vaikeaa, mikä taas kommentoijien mielestä on Suomessa helppoa varsinkin suhteessa Venäjän tullikäytäntöihin. Kommentoijat arvioivat yhdessä tutkijan kanssa, että kyseessä saattaa olla pienempi yritys, koska on todennäköisempää, että suuremmat yritykset käyttävät selkeämpiä ja nopeampia sähköisiä tullipalveluita enemmän. Venäjällä tunnetaan rahan arvo, joten rahastaminen on yleisempää kuin Suomessa. Haasteitakin Suomen markkinoilla toimimisesta löytyy. Suurimmaksi syyksi kommentoijat arvioivat suomen kielen puutteen, joka on ymmärtämättömyyden ja väärinymmärryksien yleisin syy. Vaikka muuten suomalaisten toiminta on huomattavasti ennalta arvattavampaa kuin venäläisten, tarpeeksi korkea kielimuuri saattaa silti tuoda esiin väärinymmärryksiä. Väärinymmärryksiä saattaa tapahtua eritoten verotuksen kohdalla, ja monesti verojen maksu saattaa viivästyä, kun niistä ei edes tiedetä. Suomessa verot tulee kuitenkin maksaa säännöllisesti ja ilman viiveitä. Myös markkinat ovat erilaiset suhteutettuna Venäjään ja muuhun Eurooppaan.

Kun tarkastellaan venäläisten logistiikka-alan toimijoiden toiveita sidosryhmiltä, kommentoijien näkemyksen mukaan ulkomaalaisille yrittäjille on Suomessa rutkasti apua tarjolla. Yritykset voivat aina kääntyä erilaisten yrittäjäjärjestöjen tai elinkeino-yhtiöiden puoleen saadakseen tarvittavaa tukea tai neuvoja. Ulkomaalaisilla on myös omia yhteisöjä tarjolla, joilta saa kokemukseenkin perustuvaa apua ja neuvoja. Mitä tulee luotettavuuteen, kunnioitukseen ja tasa-arvoon, niin kommentoijat arvioivat yhdessä tutkijan kanssa, että suomalaisten suhtautumista saattaa edelleenkin ohjata erilaiset ennakkoluulot tiettyjä kansalaisryhmiä kohtaan. Niin sidosryhmät kuin viranomaisetkin suhtautuvat oletettavasti luottavaisemmin mielin yritykseen, joka on länsi-eurooppalainen kuin yritykseen, joka on itä-eurooppalainen. Tämä on tietysti kiistanalainen tulkinta, jota on mahdotonta todistaa ja joka kiistetään niinkin tasa-arvoisessa maassa kuin Suomi. Tutkija on yhdessä kommentoijien kanssa kuitenkin myös suomalainen ja tietää itse, miten suomalaiset jollakin tietyllä tasolla suhtautuvat eri kansallisuuksiin, niin myönteisessä kuin kielteisemmässäkin mielessä.

Kun tarkastellaan venäläisten logistiikka-alan toimijoiden toiveita viranomaisilta ja valtiolta, kommentoijat ovat samaa mieltä siitä, että verotus on Suomessa korkeaa. Tämä kuitenkin tulisi jokaisen ulkomaisen yrityksen tiedostaa jo etukäteen Suomeen tultaessa, koska tässä toimintaympäristössä on toimittava myös ammattiliittojen osalta.

Venäläiset eivät kulttuurinsa ja historiansa vuoksi tunne Suomen reaaliajan taustoja, eikä niistä oteta etukäteen tarpeeksi selvää. Tämän vuoksi venäläiset eivät aina ymmärrä suomalaista yhteiskuntaa ja tämä vaikuttaa moneen, varsinkin verotuksen ja ammattiliittojen osalta. Venäjällä on ansiotuloverojen osalta 13 % tasavero, yhtiöverotuksen osalta 20 prosenttia ja alennettu verokanta 14 - 20 %, jota maksavat pienyritykset, maatalousyrittäjät, IT-alan yrittäjät ja koulutus- ja terveydenhuollon organisaatiot. Suomessa luvut ovat olleet vastaavasti yritysveron osalta 24,5 %, joka laskee nyt 20 %:iin ja ansiotulojen osalta Suomessa on käytössä progressiivinen vero, joka määräytyy tulojen kasvaessa. Myös EU-direktiivejä ja niiden määrää moitittiin. Venäläisten yrittäjien silmissä nämä saattavat olla sekavia ja niiden koetaan puuttuvan liiaksi organisaation toimintaan. Kommentoijat olivat sitä mieltä, että ne ovat ajoittain myös suomalaisille yrittäjille ”pakkopullaa” ja ne koetaan osittain esteiksi työnteolle. Suomi on EU-jäsenmaana sitoutunut noudattamaan määrättyjä direktiivejä, joten tätä tosiasiaa on melko mahdotonta muuttaa. Suomi on luotettava EU-jäsenmaa, jossa EU-direktiivejä noudatetaan tunnollisesti ja pääosin tämä koetaan hyväksi. Vastaajat toivoivat myös pienyrittäjien huomioimista ja tukemisen lisäämistä valtion osalta. Kommentoijat arvioivat yhdessä tutkijan kanssa, että tukemista tulisi lisätä eritoten viennin osalta. Tukea on tarjolla, mutta useimmiten ne edellyttävät tiettyjä edellytyksiä tuen hakijalta. Useimmat järjestöt kuten Finnpro ja Suomen – Venäjän Kauppakamari auttavat ulkomaisia yrityksiä, mutta heidän palvelunsa ovat usein maksullisia. Tukemista tulisi lisätä myös, koska tulevaisuuden Suomessa tulee olemaan (ellei jo ole) vakava vaje ulkomaisesta rahasta, joten jos kasvua ei tapahdu, ajaa se yritykset hakemaan kasvua ulkomailta.

Kun tarkastellaan venäläisten logistiikka-alan toimijoiden toiveita siitä, mitä Suomen toiminnassa tulisi muuttaa, kommentoijien näkemyksen mukaan yritysten toimintalu-pien käsittelyaikoihin on usein syynsä. Eräs vastaajista oli tyytymätön tullivaraston luvan saamiseen hitauteen Suomen Tullilta. Suomen tullii toimii asetusten ja lakien mukaisesti, joten sen toimintaan ei juuri pystytä vaikuttamaan. Kommentoijat ja tutki- ja arvioivat lupakäsittelyn pitkän keston syyksi ulkomaisten yritysten taustojen tarkas- tamisesta aiheutuvan viiveen. Jos yritykset kävisivät varhaisessa vaiheessa tullin kans- sa asiat läpi, niin viiveitä ei tulisi, koska useimmiten viiveen taustalla on tiedon puute tai jonkin epäilystä aiheuttavan asian esiin tuleminen. Tullin tarkkuuden ansiosta Suomeen ei kuka vain voi perustaa yritystään ja tämän tarkoituksena on pitää kaikki ”ei-toivotut yrittäjät” poissa.

Kun tarkastellaan venäläisten logistiikka-alan toimijoiden käyttökokemuksia seudullisten kehittämissyhtiöiden osalta, kommentoijien näkemyksen mukaan jokaisen seudullisen kehittämissyhtiön hyödyllisyys riippuu henkilökunnan tieto-taito osaamisesta, mikä vaikuttaa siihen, millaista palvelua kukin saa. Kommentoijat ja tutkija arvioivat, että useimmiten niistä saa kuitenkin asiantuntevaa palvelua. Tulee myös tarkastella sitä olettamaa, miten tarkasti yrittäjä osaa tarpeensa kehittämissyhtiöille kuvailla. Mitä tarkemmin yrittäjät voivat kuvailla tarpeitaan kehittämissyhtiöille, sitä oletettavammin myös palvelun laatu paranee. Tutkimuksesta kävi ilmi, että n. 50 % vastanneista käyttää seudullisen kehittämissyhtiön palveluita säännöllisesti, n. 25 % vastanneista on käyttänyt niitä kerran ja n. 25 % ei ole käyttänyt niitä koskaan.

9 YHTEENVETO

Tässä tutkimuksessa tavoitteena oli kehittää nykyisiä Kaakkois-Suomen ja Venäjän välisiä logistiikkaan liittyviä toimintatapoja sekä venäläistaustaisten yritysten etabloitumista Suomen markkinoille tuottamalla uutta tietoa Kaakkois-Suomen alueen venäläistaustaisten logistiikka-alan toimijoiden perustamiskokemuksista ja yritystoiminnasta Kaakkois-Suomessa. Jotta toimeksiantajan asettamiin tavoitteeseen voitiin vastata, tuli selvittää Kaakkois-Suomen alueella toimivien venäläistaustaisten logistiikka-alan toimijoiden yhteystiedot ja tiedustella heiltä henkilökohtaisesti tutkimusongelmasta esiin nousseita kysymyksiä ja tuoda niistä saadut tulokset esiin pohdiskelua varten.

Opinnäytetyön teoriaosassa kuvattiin mahdollisimman tarkasti teoriaa valitusta tietoperustasta sekä haettiin tutkimustietoa ja uutta materiaalia aiheesta. Teoriaosioon sisällytettiin EU:n ja Venäjän välisen logistiikan keskeisimmät käsitteet, jotka valittiin tukemaan asetettuja tavoitteita ja tuloksia ja auttamaan ymmärtämään tutkimusongelmassa esiintyviä kysymyksiä. Tutkimuksen teoriaosassa käytiin vaiheittain läpi ulkomaisen yrityksen perustamisprosessi Suomeen, kuvailtiin EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytilaa ja kehitysnäkymiä sekä Suomen ja Venäjän terminaalien toimintamalleja. Lisäksi poimittiin pääkohdat aiemmasta tutkimusaineistosta; Logistiikka ja ICT Suomessa ja Venäjällä. Mukaan otettiin myös Schenker Oy:n ja Nurminen Logistics Oy:n lehtiartikkeleiden haastatteluita ja käytiin läpi tullaukseen liittyviä prosesseja. Lopuksi kuvailtiin seudullisten kehittämissyhtiöiden toimintaa ja otettiin

malliksi kehittämissyhtiöiden palvelupolku. Myös Schenker Oy:n henkilöstön tietämystä hyödynnettiin kuvauksien laatimisessa.

Tämä tutkimustyö toteutettiin kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena, jolloin tutkimuksen validiteettia ja reliabiliteettia arvioidaan kyseisen tutkimusmenetelmän näkökulmasta. Käytetyt menetelmät on valittu tutkittavien kohteiden ja asetettujen tavoitteiden mukaan ja käytetyillä menetelmillä saavutettiin haluttu lopputulos. Myös tutkimusote ja siinä käytetyt menetelmät vastasivat sitä ilmiötä, jota haluttiin tutkia, joten validiteetin katsotaan täyttyneen. Koska tutkimuksen tulosten perusteella sekä tutkija että ulkopuoliset arvioijat päätyivät samoihin tuloksiin, katsotaan myös reliabiliteetin täyttyneen.

Opinnäytetyössä esiintyneisiin kysymyksiin saatiin vastaus. Kartoituksessa selvisi, että Kaakkois-Suomen alueella toimii n. 129 venäläistaustaista logistiikka-alan toimijaa, joiden palvelut keskittyvät pääasiassa huolintaan ja rahtaukseen, tieliikenteen tavarakuljetuksiin ja varastointiin. Myös heidän päivittäisiä kokemuksiaan liiketoiminnasta ja eri sidosryhmien vaikutusta toisiinsa pyrittiin selvittämään ja vertaamaan saatuja tuloksia ulkopuolisten alan asiantuntijoiden kanssa. Tällä tavalla tutkija pyrki ymmärtämään ja kuvailemaan tuloksia yksittäisen yksilön näkökulmasta ja poimimaan mahdolliset epäkohdat. Teoria antoi hyvän pohjan tutkittaville aiheille.

Kysymykset ja vastaukset käsitelivät venäläistaustaisten logistiikka-alan toimijoiden arkipäiväisiä eteen tulevia tilanteita. Usein ulkomaalaiset eivät tutustu Suomen markkinoihin ja lainsäädäntöön riittävästi ja tästä seuraa väärinymmärryksiä ja ylimääräistä haittaa. Kaikki on kuitenkin selvitettävissä etukäteen. On huomioitavaa, että suurin haaste Suomen markkinoilla on suomen kielen taito. Aika ajoin perustetaan yritys ja pyritään markkinoille ilman kielitaitoa, minkä johdosta business ei suju. Tosin on myös syytä miettiä, onko business tehty Suomessa sen verran vaikeaksi, ettei ulkomainen yrittäjä ehkä pärjää Suomen markkinoilla. Suomessa katsotaan myös, että täällä pystytään tarjoamaan kansainvälisessä kaupassa parempia palveluita ja sähköisiä liiketoimintamenettelyjä kehitetään jatkuvasti, koska sähköinen tiedonsiirto liittyy kaikkeen. Venäjän WTO-jäsenyyden uskotaan tuovan Suomelle lisämahdollisuuksia, mutta se koetaan myös uhaksi. Tutkija arvioi, että Venäjä hakee WTO-jäsenyydellään joitakin tiettyjä hyötyjä, mutta jatkaa toimintaansa kuitenkin omien halujensa mukaan kunnes niihin puututaan.

Opinnäytetyön käyttökelpoisuutta arvioidaan vertaamalla tutkimuksen vastaavuutta toimeksiantoon. Opinnäytetyö on osa Schenkerin Venäjän vienti-osaston teettämää tutkimusta, josta saatu tieto on tarkoitus hyödyntää osana heidän kehitysprojektiaan keräämällä hyödyllistä tietoa venäläisten yritysten toiminnasta. Tutkimus on onnistunut, sillä sen avulla saatiin tuotettua uutta tietoa Kaakkois-Suomen alueen venäläistaustaisten logistiikka-alan toimijoiden perustamiskokemuksista ja yritystoiminnasta Suomessa. Vaikka tutkimuksessa kaakkoissuomalaisilta venäläisiltä logistiikka-alan toimijoilta saatua tietoa tarkasteltiinkin pääasiassa tutkijan lisäksi vain Schenker Oy:n ja ulkopuolisten kommentoijien näkökulmasta, voidaan tutkimuksen avulla kerättyä tietoa hyödyntää myös kaikissa niissä organisaatioissa, jotka toimivat yhteistyössä kyseisten toimijoiden kanssa.

Opinnäytetyön valmistelu ja toteuttaminen oli haasteellinen ja pitkäjänteinen prosessi, jossa aikataulut pettivät useasti. Tutkimuksen kartoitusvaihe sujui poikkeuksellisen hirtaasti ja useat tiedonhakua käsittelevät seikat veivät tutkijalta huomattavan osan aikaa. Toimeksiantajan yhteyshenkilö lopetti työvuoronsa Venäjän liikenteen parissa marraskuussa 2011, joten yhteistyötä oli jatkettava toisen yhteyshenkilön kanssa. Tämä ei osoittautunut kuitenkaan ongelmaksi, koska tutkija toimi tiiviissä yhteistyössä myös kaakkoissuomalaisten kehittämissyhtiöiden ja kauppakamareiden kanssa, joilta saatiin suurin osa tutkimusaineistosta kartoitusvaiheessa. Se, että tutkija on itse sijoittunut Lounais-Suomeen ja koulu sijaitsee Kymenlaaksossa, toi myös omat haasteensa työn etenemiselle. Tällöin kommunikointi tutkijan ja koulun välillä tapahtui vain sähköpostitse, joka kommunikointimenetelmänä on hidas. Myös kohderyhmien vastausprosentti jäi pieneksi ollessaan n. 17 %, mikä osaltaan opetti tutkijalle, että haastattelun suorittaminen verkkokyselynä ei ole paras mahdollinen tutkimusmenetelmä, vaan kysely pitää suorittaa paikan päällä vastaajayrityksessä kasvotusten.

Tässä tutkimuksessa tuli esiin se, että kun kehittämisprojektit toteutetaan sidosryhmälähtöisesti, tulee kehittämistyöhön yksi näkökulma lisää. Kaakkois-Suomessa toimivien venäläisten logistiikka-alan toimijoiden näkökulmaa tulee tarkastella kehitysprojekteja täydentävänä osana, joiden avulla esimerkiksi suomalaiset organisaatiot voivat saavuttaa kilpailuetua verrattuna muihin samalla alalla toimiviin kilpailijoihin nähden.

Se, vaikuttaako tämän tutkimuksen tulokset ja kehitysehdotukset lopulta organisaatioiden toiminnan muutokseen tai jopa kannattavuuteen, ei käy tässä tutkimuksessa il-

mi. Jatkotutkimuksen kannalta olisikin mielenkiintoista selvittää, onko näiden tekijöiden välillä jokin yhteys.

”Paljon on muuttunut viimeisinä kahtenakymmenenä vuotena, mutta olen edelleen varma siitä, että maittemme välistä poliittista ja taloudellista yhteistoimintaa odottaa suuri tulevaisuus.” (Piskulov. 2009, 281.)

LÄHTEET

EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät. 2005. Helsinki: Liikenne ja viestintäministeriö. Julkaisu.

Hauhia, J. 2011. Valtava maa, kattava verkosto. Schenker network 4/2011.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2005. Tutki ja kirjoita. 11 osin uudistettu painos. Helsinki: Tammi.

Hirvonen, M. 2011. Ulkomaisten yritysten etabloituminen Suomeen. Opinnäytetyö. Pohjois-Karjalan ammattikorkeakoulu, Liiketalouden koulutusohjelma.

Kehittämisyhtiöt osana kunnan seudun kehittämistä. Saatavissa:

<http://www.sekes.fi/ajankohtaista/hyvat-kaytannot/kehittamisyhtiot-osana-kunnan-seudun-kehittamista>. [viitattu 7.5.2013].

Kivilaakso, T. Suomen ja Venäjän tullien yhteistyö kasvaa. Nurminen news 1/2011.

Kommentit liikennepoliittisen selonteon luonnokseen, Kymenlaakson Kauppakamari, Lausunto / kommentti 12.3.2012.

Kuhlberg, S. K. 2002. Venäläiset kauppiat Helsingin historiassa. Helsinki: Suomalais-venäläinen kauppakamari

Laatikainen, L. 2004. Tavoitteellinen markkinointi. Helsinki: Edita.

Logistiikan käsitteet ja termit. Saatavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikan_k%C3%A4sitteet_ja_termit#.UQpUQpUQply. [viitattu 1.2.2013].

Painopisteenä Venäjä. 2012. Kotkan-Haminan seudun kehittämissyhtiö Cursor Oy:n tiedotusliite. Saatavissa:

http://www.cursor.fi/instancedata/prime_product_intranet/cursor/embeds/Verkoston_Kasvua_yli_rajojen_lehti.pdf. Pietarilaisen Craidell Oy:n tytäryhtiö tuo lisää virtaa Kotkaan. [viitattu 31.1.2013].

Passituslajit ja tarvittavat asiakirjat Suomen tullin sivustoilla. Saatavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/passituslajit/index.jsp.
[viitattu 31.1.2013].

Piskulov, J. 2009. Näin teimme idänkauppaa. Helsinki: Gummerus

Schenkerin yritysesittely 2012.

Selvitys passitusmenettelyistä Suomen tullin sivustoilla. saatavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/index.jsp. [viitattu 31.1.2013].

Selvitys tullivarastoinnista Suomen tullin sivustoilla. Saatavissa:
<http://www.tulli.fi/resources/printable.jsp?printoid=311>. [viitattu 31.1.2013].

Selvitys väliaikaisesta varastoinnista Suomen tullin sivustoilla. Saatavissa:
<http://www.tulli.fi/resources/printable.jsp?printoid=4020>. [viitattu 31.1.2013].

Stenman, K., Ivanis, R., Talvela, J., Heikkinen, J. 2010. Logistiikka & ICT Suomessa ja Venäjällä. Julkaisu. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

Toimintamallit terminaaleissa Suomessa ja Venäjällä. 2010. Helsinki: Liikenne ja viestintäministeriö. Julkaisu.

Työntekijän käsikirja 2013. 2013. DB Schenkerin henkilöstöosaston työntekijän käsikirja. Helsinki. DB Schenker.

ZEF-arviointikoneen esittely yrityksen kotisivuilla. Saatavissa:
<http://www.zef.fi/fi/kyselyt-arviointikone>. [viitattu 6.3.2013].

KUVA-LUETTELO

Kuvio 1. Tutkimusasetelma.

Kuvio 2. Yrityksiä kiinnostavat vaihtoehdot. 2010. Stenman, K, Ivanis, R, Talvela, J, Heikkinen, J.

Kuvio 3. ICT – yrityksen omistuspohja. 2010. Stenman, K, Ivanis, R, Talvela, J, Heikkinen, J.

Kuvio 4. Venäläisen yrityksen matka Suomeen. 2012. Kotka-Haminan seudun kehittämissyhtiö Cursor Oy:n tiedotusliite. Saatavissa:

http://www.cursor.fi/instancedata/prime_product_intranet/cursor/embeds/Venajaliite_16.2.2012.pdf [viitattu 1.2.2013].

Уважаемый директор компании,

Я работаю над моей Дипломная работа с темой "Русский логистических операторов, работающих в Финляндии". В рамках моей диссертации я делаю запрос для русского основе логистических компаний, работающих в Финляндии. Это исследование выполняется в виде интервью по электронной почте между 26.2. - 10.3.2013. Важно, что этот запрос достигает больше участников, чем возможно, так как собраны запрос материал, используемый для разработки и улучшения условий и деятельности русского на основе компаний, работающих в Финляндии в будущем.

Прошу Вас ответить на эти несколько вопросов, которые Вы найдете по ссылке ниже. Это занимает около 5 - 10 минут для вас, чтобы ответить на это запрос. Ответы обрабатываются как анонимные и информации о Вашей компании не будут появляться в любом месте. Если у Вас возникли какие-либо проблемы, пожалуйста, не стесняйтесь обращаться ко мне.

Вопросы, используйте следующую ссылку:

<http://zef.kyamk.fi/player/?q=519-dk7557ff>

Спасибо заранее и иметь хороший день.

С уважением,

Яркко Валтанен

Kyumenlaakso Университет

Международная торговля

Hei,

opiskelen liiketaloutta Kansainvälisen kaupan koulutuslinjalla Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa, josta erikoistun Venäjän-kauppaan. Tarkoitukseni on valmistua Tradenomiksi ensi kesänä ja tällä hetkellä työstän opinnäytetyötäni aiheesta ”Venäläiset logistiikka-alan toimijat Suomessa”. Osana opinnäytetyötäni teen Kaakkois-Suomen alueella toimiville venäläistaustaisille yrityksille mielipidekyselyn. Tutkimus suoritetaan kyselynä sähköpostitse 26.2 - 10.3.2013. On tärkeää, että kysely tavoittaa mahdollisimman suuren otannan, sillä verkkokyselyllä kerätyillä tiedoilla saattaa olla venäläistaustaisten yritysten toimintaa helpottavia vaikutuksia tulevaisuudessa.

Pyydän Teitä vastaamaan muutamaan kysymykseen, jotka löydätte alla olevasta linkistä. Kyselyyn vastaaminen vie noin 5 – 10 minuuttia. Kysely ei vaadi vastaajaa tunnistautumaan. Ongelmatilanteissa kyselyyn vastaamiseen liittyen älkää epäröikö olla yhteydessä minuun.

Voitte käyttää alla olevaa linkkiä vastaamiseen:

<http://zef.kyamk.fi/player/?q=519-dk7557ff>

Kiitos etukäteen vastauksistanne ja hyvää päivän jatkoa.

Ystävällisin terveisin

Jarkko Valtanen

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

Kansainvälinen kauppa

ОБЩИЕ ВОПРОСЫ

1. Каково Ваше мнение о логистической деловой среде в Финляндии?
2. Каково Ваше мнение о логистической деловой среде в России?
3. По какой причине Вы открыли бизнес в Финляндии?
4. При создании Вашей компании в Финляндии, что было легко?
5. При создании Вашей компании в Финляндии, что оказалось трудным?
6. Что Вы хотели бы / хотите в будущем
 - от финских контактных группах / партнерских?
7. Что Вы хотели бы / хотите в будущем
 - от финской власти?
8. Что Вы хотели бы / хотите в будущем
 - от финского правительства?
9. Какие вещи / обстоятельства Вы хотели бы изменить?
10. Пользовались ли Вы когда-нибудь услугами агентств регионального экономического развития? (таких как CURSOR OY)

YLEISTÄ

1. Mitkä ovat näkemyksenne logistisesta toimintaympäristöstä Suomessa?
2. Mitkä ovat näkemyksenne logistisesta toimintaympäristöstä Venäjällä?
3. Mistä syystä olette perustaneet yrityksenne Suomeen?
4. Mikä toimintanne aloittamisessa on ollut helppoa?
5. Mikä toimintanne aloittamisessa on ollut vaikeaa?
6. Mitä olisitte toivoneet / toivoisitte jatkossa
 - sidosryhmiltä?
7. Mitä olisitte toivoneet / toivoisitte jatkossa
 - viranomaisilta?
8. Mitä olisitte toivoneet / toivoisitte jatkossa
 - valtiolta?
9. Mitä asioita ja / tai olosuhteita mielestänne tulisi muuttaa?
10. Oletteko käyttäneet seudullisen elinkeinoyhtiön palveluita? (Esim. CURSOR OY)